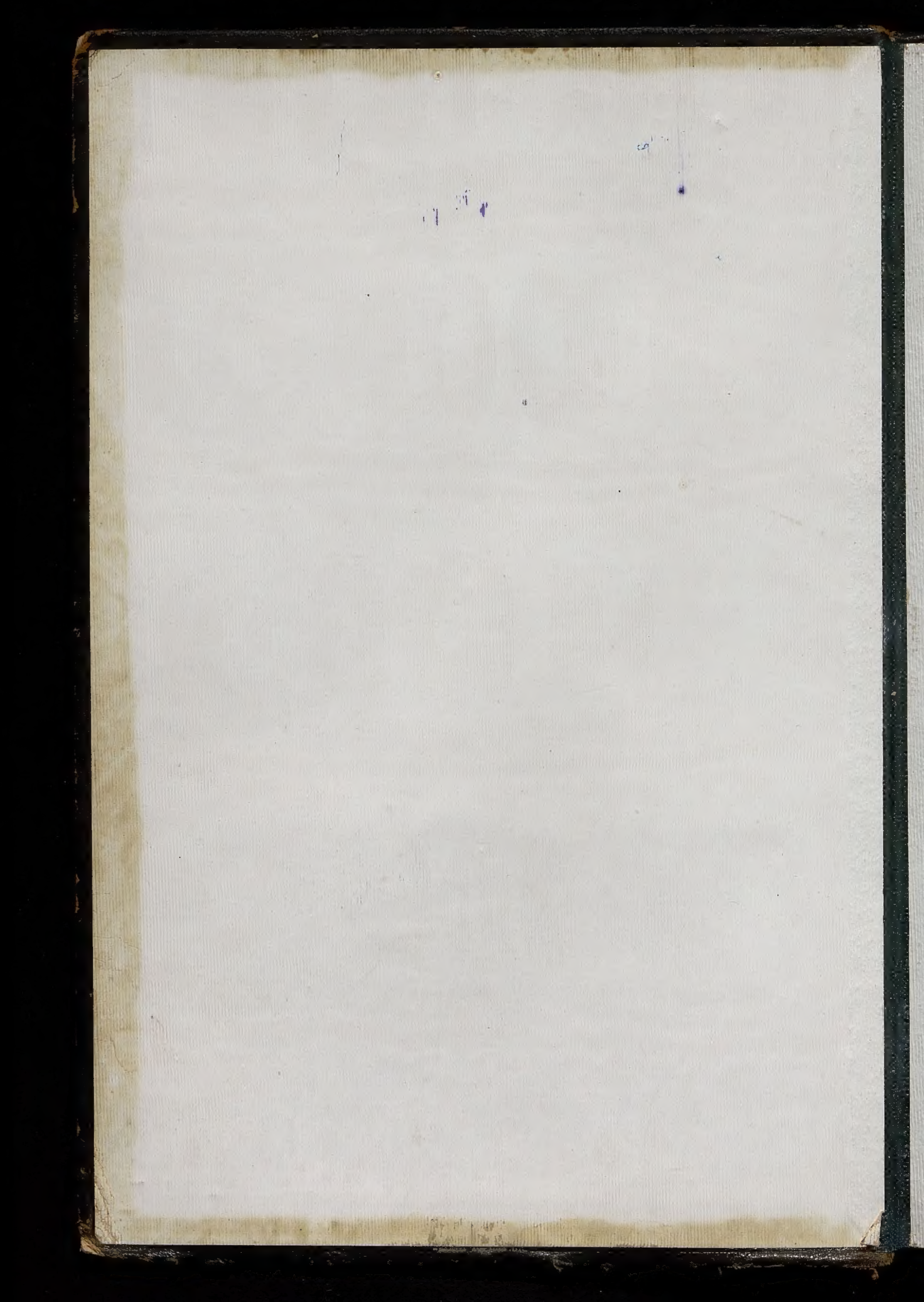
Всеподданнѣйшій отчетъ по вѣдомству путей сообщенія за 25 лѣтъ

съ 19 Февраля 1855 по 19 Февраля 1880 г.







Въ день двадцатипятилѣтія достославнаго царствованія Вашего Императорскаго Величества я счастливъ представить на всемилостивѣйшее усмотрѣніе Ваше краткій отчетъ о дѣятельности вѣдомства путей сообщенія съ 19 февраля 1855 г. по 19 февраля 1880 года.

По Вашимъ, Государь, предначертаніямъ, въ эти 25 лѣтъ дано путямъ сообщенія нашего отечества столь широкое развитіе, что силы его удесятерены для всесторонняго впредь преуспѣянія.

Министръ путей сообщенія,
Генералъ-адъютантъ *К. Посьетъ*.

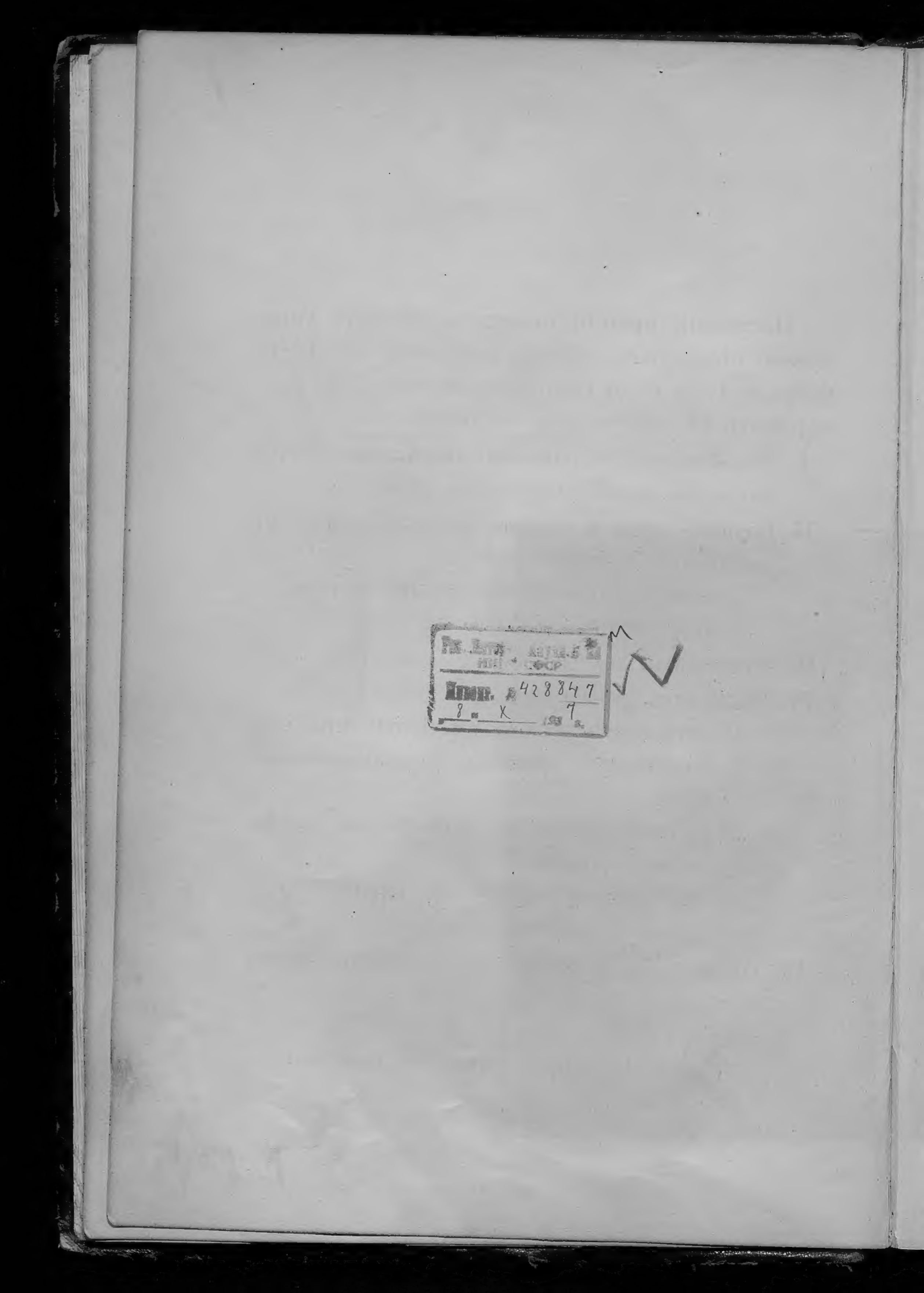
Февраля 19 дня 1880 года.
С.-Петербургъ.

ВСЕПОДДАННѢЙШІЙ ОТЧЕТЪ

ПО ВѢДОМСТВУ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

за 25 лѣтъ,

съ 19 февраля 1855 по 19 февраля 1880 года.



Настоящій краткій отчетъ за 25 лѣтъ управленія вѣдомствомъ путей сообщенія, съ 19-го февраля 1855 г. до 19-го февраля сего 1880 г.,— изложенъ въ слѣдующихъ статьяхъ:

I. Общій обзоръ управленія вѣдомствомъ путей сообщенія за 25 минувшихъ лѣтъ.

II. Водяные пути и гидротехническія работы въ торговыхъ портахъ:

1) обзоръ управленія водяными путями.

2) гидротехническія работы.

III. Шоссейныя дороги.

IV. Желѣзныя дороги:

1) устройство желѣзнодорожной сѣти.

2) техническое состояніе желѣзнодорожной сѣти.

3) правительственный надзоръ ~~за~~ желѣзными дорогами.

4) эксплоатація желѣзныхъ дорогъ.

V. Отдѣльныя сооруженія и работы.

VI. Учрежденія изъятыя изъ вѣдомства путей сообщенія:

1) телеграфы.

2) строительныя и дорожныя коммисіи.

3) военно-рабочія роты.
4) арестантскія роты гражданскаго вѣдомства.
5) больницы при водяныхъ искусственныхъ системахъ.

VII. Учебныя заведенія:

1) институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора АЛЕКСАНДРА I-го.
2) строительное училище.
3) желѣзнодорожныя техническія училища.
4) бывшія кантонистскія школы.

VIII. Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія.

Въ представляемыхъ при семъ альбомахъ помѣщены карты, чертежи и рисунки, дополняющіе текстъ отчета.

I. Общій обзоръ управленія вѣдомствомъ путей сообщенія съ 19-го февраля 1855 по 19-ое февраля 1880 года.

Главному управленію путей сообщенія и публичныхъ зданій подвѣдомственны были, въ 1855 году, слѣдующіе предметы: внутреннія, водяныя и сухопутныя сообщенія, естественныя и искусственныя, грунтовыя, шоссейныя и рельсовыя, со всѣми принадлежностями; строительная часть гражданскаго вѣдомства; телеграфы: оптическіе и электрическіе; военно-рабочія роты; арестантскія роты гражданскаго вѣдомства; гардкотный экипажъ на Волгѣ; больницы при водяныхъ искусственныхъ системахъ; учебныя заведенія вѣдомства путей сообщенія.

Это управленіе имѣло военное устройство. Инженеры и чины строительныхъ ротъ составляли военный корпусъ путей сообщенія, состоявшій въ завѣдываніи особаго штаба. Разнородность предметовъ вѣдомства отражалась въ сложности устройства центральнаго управленія.

Съ 1857 года, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, постепенно изымались изъ вѣдомства путей сообщенія учрежденія, несоотвѣтственныя прямому его назначенію. Часть этихъ учрежденій была упразднена; часть передана въ другія вѣдомства. Упразднены: гардкотный волжскій экипажъ

(въ 1857 году), строительные городскіе комитеты (въ 1860 и 1866 гг.) и военно-рабочія роты, кромѣ кавказскихъ (въ 1860 г.). Переданы въ другія вѣдомства: телеграфное управленіе (1866 г.)—въ почтовое вѣдомство; губернскія строительныя и дорожныя коммисіи (1861 и 1866 гг.), арестантскія роты (1866 г.) и больницы (1873—75 гг.)—въ министерство внутреннихъ дѣлъ. Кромѣ того, со введеніемъ общей для всѣхъ правительственныхъ вѣдомствъ системы денежной отчетности, были упразднены особыя отчетныя учрежденія вѣдомства путей сообщенія.—Въ 1865 г. главное управленіе путей сообщенія и публичныхъ зданій переименовано въ *министерство путей сообщенія*. Въ 1867 г. преобразовано бывшее военное устройство сего вѣдомства въ гражданское.

Вслѣдствіе такихъ перемѣнъ, оказалась, между прочимъ, возможность значительнаго упрощенія устройства центральнаго управленія вѣдомства путей сообщенія. Именно, вмѣсто прежнихъ учрежденій: совѣта главнаго управленія, особенной канцеляріи главноуправляющаго, 5-ти департаментовъ главнаго управленія, штаба корпуса путей сообщенія, телеграфнаго управленія, аудиторіата, управленія главнаго медика и 4-хъ комитетовъ;—нынѣшній составъ центральнаго управленія слѣдующій: совѣтъ министерства, два спеціальные департамента [а) водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и б) желѣзныхъ дорогъ], одинъ общій департаментъ (замѣнившій канцелярію и штабъ), съ временнымъ при немъ статистическимъ отдѣломъ, и юрисконсультская часть.

Въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ произведены нѣкоторыя перемѣны и въ мѣстныхъ учрежденіяхъ путей сообщенія. Именно, вмѣсто бывшихъ въ 1855 году: 13-ти окружныхъ правленій путей сообщенія, губернскихъ (во всѣхъ губерніяхъ) строительныхъ и дорожныхъ коммисій и 5-ти городскихъ строительныхъ комитетовъ,—нынѣшній составъ мѣстнаго управленія слѣдующій: 10-ти окружныхъ правленій,

управленіе путей сообщенія на Кавказѣ, управленіе строительною частію въ новороссійскихъ портахъ (съ 1866 года), и инспекціи: шоссейныя, судоходныя, желѣзнодорожныя и заводскія (на заводахъ, изготовляющихъ желѣзнодорожныя принадлежности).

Надлежащему устройству мѣстнаго управленія путей сообщенія препятствуетъ еще, оставляемая за нимъ доселѣ, несвойственная прямому его назначенію обязанность взиманія судоходныхъ и шоссейныхъ сборовъ. Обязанность эта, по существу своему, относится къ вѣдомству министерства финансовъ, съ которымъ и производятся по сему поводу сношенія.

Въ учебныхъ заведеніяхъ вѣдомства путей сообщенія послѣдовали также существенныя измѣненія. Притомъ число сихъ заведеній значительно возрасло съ 1855 г., не смотря на передачу одного изъ нихъ (строительнаго училища) въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ.

Въ 1855 году состояли въ этомъ вѣдомствѣ: институтъ инженеровъ путей сообщенія, строительное училище и 5-ть кантонистскихъ школъ при водяныхъ искусственныхъ системахъ. Всѣ эти учебныя заведенія были военнаго устройства.—Нынѣ, къ 19-му февраля 1880 года, въ этомъ вѣдомствѣ состоятъ: институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, преобразованный (въ 1864 г.) въ открытое гражданское учебное заведеніе; 31-но техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, и прежнія 5-ть кантонистскихъ школъ, подлежащихъ вскорѣ преобразованію соотвѣтственно спеціальнымъ потребностямъ вѣдомства путей сообщенія.

За всѣми, однако, перемѣнами въ центральномъ и мѣстныхъ учрежденіяхъ вѣдомства путей сообщенія, еще не послѣдовало окончательнаго ихъ устройства. Проекты таковаго устройства, составленные по Высочайшему повелѣнію 25-го іюня 1865 года, были вносимы въ государственный совѣтъ

въ 1869, 1870 и 1877 годахъ. Дѣйствующее учрежденіе центральнаго управленія министерства путей сообщенія Высочайше утверждено 31-го декабря 1870 г. только временно, въ видѣ опыта. Послѣдній проектъ окончательнаго устройства центральнаго и мѣстныхъ управленій сего вѣдомства, внесенный въ государственный совѣтъ въ апрѣлѣ 1877 года, возвращенъ оттуда въ іюнѣ 1879 г., для пересоставленія согласно даннымъ указаніямъ.

Окончательному устройству управленія путей сообщенія препятствовали: отчасти бывшія перемѣны въ подвѣдомственныхъ этому управленію предметахъ, отчасти-же и наиболѣе быстрое и сильное развитіе торгово-промышленнаго движенія по всѣмъ путямъ сообщенія Имперіи, вызванное, въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ, совершонными по волѣ Вашего Величества преобразованіями и улучшеніями, въ числѣ коихъ одно изъ важнѣйшихъ есть постройка обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Улучшеніе средствъ сообщенія, благодѣтельное повсюду, даже въ мѣстностяхъ уже обладающихъ удобными путями,— неизмѣримо сильнѣе и всестороннѣе оживляетъ тѣ мѣстности, гдѣ прежде было мало или вовсе не имѣлось удобныхъ сообщеній. Къ этому послѣднему разряду принадлежало недавно наше отечество, особенно при его обширности и неблагопріятныхъ для путей климатическихъ условіяхъ.

Постройкою желѣзнодорожной сѣти быстро оживлены многія мѣстности Россіи, коихъ населеніе прежде не находило ни достаточнаго заработка, ни сбыта своимъ произведеніемъ, и гдѣ значительныя естественныя богатства (напр. залежи минеральнаго топлива и т. п.) оставались безъ разработки.

Быстрота и степень торгово-промышленнаго оживленія нашего отечества,—оживленія, вызваннаго, между прочимъ, сооруженіемъ желѣзнодорожной сѣти (хотя послѣдняя

покрываетъ только до половины одной европейской части Россіи),—видны изъ слѣдующихъ, далеко еще неполныхъ данныхъ о внутреннемъ обращеніи грузовъ за четыре различные года истекшаго 25-ти лѣтія:

	По водянымъ путямъ:	По желѣзнымъ дорогамъ:
въ 1854 г. перевезено	335 мил. пудовъ;	10 мил. пудовъ.
„ 1861 „ „	369 „ „	до 70 „ „
„ 1868 „ „	353 „ „	450 „ „
„ 1877 „ „	420 „ „	1.739 „ „

За это-же время обороты заграничной торговли простирались:

въ 1854 г.	до 140	мил. рублей.
„ 1861 „	„ 244	„ „
„ 1868 „	„ 487½	„ „
„ 1877 „	„ 849	„ „

Этими данными доказывается, между прочимъ, что постройкою желѣзныхъ дорогъ быстро возвышено значеніе вообще *всѣхъ* путей сообщенія и торговыхъ портовъ; — тѣ и другіе усиливаютъ полезность желѣзныхъ дорогъ, доставляя къ нимъ и принимая отъ нихъ грузы и пассажировъ. Къ сожалѣнію, не имѣется данныхъ о количествѣ грузовъ, перевезенныхъ по другимъ внутреннимъ сухопутнымъ сообщеніямъ, кромѣ желѣзныхъ дорогъ, т. е. по шоссейнымъ и грунтовымъ. Несомнѣнно, однако, что даже на тѣхъ шоссейныхъ дорогахъ, которыя, по своей параллельности съ желѣзными, утратили прежнее значеніе государственныхъ путей, соединяющихъ отдаленныя мѣстности,—значительно усилилось частное движеніе между прилежащими къ нимъ пунктами.

Быстрое и сильное развитіе торгово - промышленнаго движенія усугубило необходимость улучшенія и исправнаго содержанія всѣхъ путей и портовъ. Въ этомъ отношеніи на вѣдомствѣ путей сообщенія лежитъ преимущественная

обязанность заботиться о водяныхъ путяхъ, о желѣзныхъ дорогахъ, о государственныхъ шоссейныхъ дорогахъ и о цѣлесообразномъ производствѣ гидротехническихъ работъ въ торговыхъ портахъ, коими непосредственно завѣдываетъ министерство финансовъ.

Напряженіе государственныхъ средствъ, вызванное быстрымъ сооруженіемъ обширной желѣзнодорожной сѣти, затрудняло одновременное ассигнованіе министерству путей сообщенія достаточныхъ суммъ для соотвѣтственнаго улучшенія водяныхъ и шоссейныхъ путей и торговыхъ портовъ; но и въ этомъ отношеніи сдѣлано и предпринято многое, по Высочайшимъ Вашего Величества повелѣніямъ, къ удовлетворенію потребностей экономическаго развитія нашего отечества.

Всѣхъ искусственныхъ путей сообщенія (водяныхъ, шоссейныхъ и желѣзныхъ) имѣлось къ 1855-му году:

а) *водяныхъ искусственныхъ путей:*
каналовъ . . . . 579,5 верстъ.
естественныхъ путей съ искусственными сооруженіями . . . . 6.044 „
6.623,5 верстъ.

б) *шоссейныхъ дорогъ* (отстроенныхъ). . . 5.397 „

в) *желѣзныхъ дорогъ* . . . . 979 „

Съ 24-го октября 1855 г. по 20-ое апрѣля 1862 г., въ бытность генералъ-адъютанта Чевкина главноуправляющимъ путей сообщенія, прибавилось къ этому:

а) *водяныхъ искусственныхъ путей:*
начато сооруженіе канала Имени Вашего Императорскаго Величества 103,5 верстъ.

б) *шоссейныхъ дорогъ*, начатыхъ до 1855 г., окончено постройкою . . . . 1.838,84 „

в) *желѣзныхъ дорогъ* (со 100 вер. финляндскихъ) . . . . 2.222,5 „

Съ 12-го октября 1862 года по 20-е апрѣля 1869 года, въ бытность главноуправляющимъ и министромъ путей сообщенія инженеръ-генералъ-лейтенанта Мельникова, — прибавилось:

а) *искусственныхъ водяныхъ путей*:
окончено сооруженіе канала Имени Вашего Величества. . . . . . . 103,5 верстъ.

б) *желѣзныхъ дорогъ*. . . . . 4.451 „

Съ 20-го апрѣля 1869 года по 20-е мая 1871 года, въ бытность свиты Вашего Императорскаго Величества генералъ-маіора графа Бобринскаго 2-го исправляющимъ должность министра путей сообщенія, до назначенія, вслѣдствіе его болѣзни, управляющимъ министерствомъ товарища министра, свиты Вашего Величества генералъ-маіора графа Бобринскаго 1-го,—прибавилось:

желѣзныхъ дорогъ (съ 346 в. финляндскихъ) 2.849 вер.

Съ 20-го мая 1871 г. по 10-е іюля 1874 г., въ бытность управляющимъ министерствомъ и затѣмъ министромъ путей сообщенія (съ сентября 1871 г.) генералъ-лейтенанта графа Бобринскаго 1-го,—прибавилось:

а) *естественныхъ водяныхъ путей съ искусственными сооруженіями*. . . . . 298 вер.

б) *шоссейныхъ дорогъ*. . . . . 19,95 „

в) *желѣзныхъ дорогъ* . . . . 5.102,5 „

Съ 10-го іюля 1874 г. по 19-е февраля сего 1880 года, при нынѣшнемъ министрѣ путей сообщенія генералъ-адъютантѣ вице-адмиралѣ Посьетѣ,—прибавилось:

а) *искусственныхъ водяныхъ путей*:
каналовъ строющихся . . . . 73,5 вер.
естественныхъ путей съ искусственными сооруженіями . . . . 300 „

373,5 вер.

б) *шоссейныхъ дорогъ* . . . . 261,85 вер.

в) *желѣзныхъ дорогъ:*

построено (съ 333,5 в. финляндскихъ) . . . . 6.694,6 вер.

разрѣшено къ постройкѣ . . 736 „

7.430,6 „

Всего, съ 19-го февраля 1855 по 19-е февраля 1880 года прибавилось, и затѣмъ нынѣ состоитъ въ вѣдомствѣ путей сообщенія искусственныхъ путей:

	Прибавилось:	Имѣется:
а) ***водяныхъ:***		
каналовъ построено 103,5 верстъ сооружается 73,5 „	177 вер.	683 вер.
естественныхъ путей съ искусственными сооруженіями (кромѣ неконченныхъ).	598 „	6.642 „
б) ***шоссейныхъ дорогъ*** (не считая кавказскихъ и частныхъ) . . .	2.300,04 „	10.232 „
в) ***желѣзныхъ дорогъ*** . . . . (Кромѣ того въ постройкѣ 905 верстъ).	21.320 „	22.299 „

Съ окончаніемъ строющихся желѣзныхъ дорогъ, все протяженіе русской желѣзнодорожной сѣти, созданной въ минувшія 25 лѣтъ, составитъ 23.204,6 верстъ.

Въ эти-же 25 лѣтъ произведены значительныя работы для улучшенія торговыхъ портовъ Балтійскаго, Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей, — какъ указано въ слѣдующей статьѣ.

—

II. Водяные пути и гидротехническія работы въ торговыхъ портахъ.

Сооруженіемъ желѣзнодорожной сѣти не только не ослаблено, но усилено значеніе водяныхъ путей. Желѣзныя дороги отвлекли отъ нихъ цѣнные грузы, нуждающіеся въ скорѣйшей доставкѣ, но привлекли къ нимъ массу грузовъ громоздкихъ и менѣе цѣнныхъ, для коихъ важнѣе дешевая доставка. 1. Обзоръ управленія водяными путями.

Въ 1855 году было отправлено по водянымъ путямъ европейской части Россіи: судовъ 69.451, плотовыхъ гонокъ 11.395.

Въ 1856 году, по окончаніи тогдашней войны, внутреннее судоходство усилилось: отправлено судовъ 74.227, плотовыхъ гонокъ 15.088.

Съ 1859 года уменьшилось количество *судовъ*, вслѣдствіе начавшагося развитія *пароходства*; но продолжаетъ возрастать количество *гонокъ* и *плотовъ* и постоянно увеличивается *общая масса грузовъ* перевозимыхъ водою, не смотря на отвлеченіе части оныхъ желѣзными дорогами. Вслѣдствіе сего, общая цѣнность этихъ грузовъ, достигающая нынѣ до 190 милліоновъ рублей въ годъ, не менѣе той цѣнности, какую представляли перевозимые водою грузы за 20-ть лѣтъ

назадъ, когда еще не существовало въ Россіи желѣзнодорожной сѣти.

Собственно пароходство производилось въ 1855 г. только по слѣдующимъ внутреннимъ водамъ: по рѣкамъ—Онегѣ, Волгѣ, Камѣ, Дону, Днѣпру, Припяти, Деснѣ, Днѣстру. Невѣ, Свири, Западной Двинѣ, Волхову и Наровѣ; по озерамъ—Селигеру, Ладожскому, Ильменю и Чудскому; по заливамъ — Рижскому и Финскому. На всѣхъ этихъ водахъ дѣйствовало 184 парохода, представлявшихъ 13.519 силъ. Эти пароходы принадлежали частнымъ обществамъ и лицамъ: наибольшее количество оныхъ дѣйствовало на Волгѣ, именно 73, въ 6.370 силъ.

Къ 1880-му году пароходство значительно возрасло на вышепоименованныхъ водахъ и возникло на слѣдующихъ: на рѣкахъ — Мезени, Кулоѣ, Вытегрѣ, Сухонѣ, Вологдѣ, Сѣверной Двинѣ, Шекснѣ, Ковжѣ, Мологѣ, Окѣ, Бѣлой, Вяткѣ, Сѣверномъ Донцѣ, Сожѣ, Березинѣ, Свирицѣ, Куйвасари, Сяси, Ловати, Полисти, Лугѣ, Великой, Эмбахѣ, Аа, Виндавѣ, Пиннѣ, Нѣманѣ, Вислѣ; на каналѣ Сясьскомъ. озерѣ Онежскомъ и въ заливѣ Ботническомъ. Всѣхъ пароходовъ дѣйствуетъ на внутреннихъ водахъ 1.056, представляющихъ 80.890 силъ. Изъ нихъ: 1.031 частныхъ, въ 80.428 силъ, и 25 казенныхъ, принадлежащихъ вѣдомству путей сообщенія, въ 462 силы. Большинство пароходовъ дѣйствуетъ, какъ и прежде, на Волгѣ, гдѣ ихъ до 426, представляющихъ 39.549 силъ.

Этимъ развитіемъ внутренняго пароходства, при одновременномъ сооруженіи желѣзнодорожной сѣти, доказывается, между прочимъ, что и въ нашемъ отечествѣ, гдѣ водяные пути недоступны для судоходства въ теченіе отъ 4-хъ до 6-ти зимнихъ мѣсяцевъ, — за ними остается преимущество предъ желѣзными дорогами по дешевизнѣ доставки и по способности пропускать несравненно большую массу грузовъ.

Протяженіе всѣхъ искусственныхъ и естественныхъ водяныхъ путей европейской части Россіи нынѣ считается:

а)	каналовъ	683 верстъ.
б)	естественныхъ судоходныхъ путей, на коихъ имѣются искусственныя сооруженія.	6.642 „
в)	естественныхъ судоходныхъ путей неимѣющихъ искусственныхъ сооруженій.	25.119 „
г)	естественныхъ сплавныхъ водяныхъ путей	18.972 „
	Итого . .	51.426 верстъ.

Кромѣ того, сооружаются нынѣ, по Высочайшему повелѣнію, 3 канала: С.-Петербургскій морской—до 29-ти верстъ, Свирскій — въ $38\frac{1}{2}$ верстъ, Сясьскій — до 10-ти верстъ; — итого сооружается новыхъ каналовъ до 73,5 верстъ.

Для облегченія судоходства на внутреннихъ водахъ, независимо отъ искусственнаго улучшенія оныхъ, начато съ 1867 года, по Высочайшему повелѣнію, устройство *судоходныхъ инспекцій*. Но первая такая инспекція, учрежденная въ томъ году на Волгѣ, была поручена начальнику судоходнаго отдѣленія, имѣющему много другихъ, по прямой его должности, обязанностей; посему она не могла приносить желаемой пользы.— Съ 1875 г. начато, съ Высочайшаго разрѣшенія, учрежденіе отдѣльныхъ отъ прочихъ должностей, судоходныхъ инспекцій, на главныхъ водяныхъ путяхъ. Эти инспекціи поручаются преимущественно морскимъ офицерамъ. Таковыхъ инспекцій состоитъ нынѣ 17; — въ ихъ распоряженіи имѣется 22 парохода и 15 парусныхъ судовъ (ботиковъ и финокъ).

На обязанности сихъ инспекцій лежитъ: содержаніе порядка въ судоходствѣ, обозначеніе предостерегательными знаками мелей, перекатовъ, грядъ, камней, карчей и всякихъ вообще препятствій къ свободному и безопасному движенію судовъ.

Кромѣ судоходныхъ инспекцій, учреждены, для наблюденія за состояніемъ горизонта водъ на внутреннихъ водахъ, *водомѣрные посты*, всего 337, изъ коихъ 99 перваго разряда и 238 втораго. На постахъ перваго разряда производятся наблюденія круглый годъ; а на постахъ втораго разряда—только въ навигаціонные періоды.

На Ладожскомъ озерѣ учреждены три *метеорологическія станціи* (въ Шлиссельбургѣ, Новой Ладогѣ и Сермаксѣ), для предупрежденія судовъ о приближающихся буряхъ, при содѣйствіи главной физической обсерваторіи.

Для вѣрнѣйшаго опредѣленія мѣстныхъ и общихъ потребностей внутренняго судоходства, учреждены, съ Высочайшаго разрѣшенія 27-го апрѣля 1875 года, *судоходные съѣзды*, изъ представителей пароходо- и судо-владѣльцевъ. Мѣстные судоходные съѣзды были созываемы въ 1875—76 годахъ и въ 1877 году; общій съѣздъ былъ созванъ въ 1878 году.

Наконецъ, для общаго и систематическаго улучшенія внутреннихъ водъ и возможнаго устраненія ошибокъ въ производствѣ работъ и предупрежденія лишнихъ денежныхъ затратъ,—учреждена при министерствѣ, по Высочайшему повелѣнію 27-го апрѣля 1875 года, *временная навигаціонно-описная коммисія*, для распоряженія изслѣдованіемъ и описаніемъ внутреннихъ водъ, чрезъ командируемыя на мѣста описныя партіи, и для разработки доставляемыхъ этими партіями матеріаловъ.

Такія партіи были командированы въ 1875 г. на Волгу, Донъ и Днѣпръ. Въ томъ-же году были снаряжены двѣ особыя экспедиціи: 1) на Ангару, для изслѣдованія сей рѣки, и 2) для изслѣдованія водораздѣла рѣкъ Оби и Енисея и опредѣленія удобнѣйшаго способа соединенія бассейновъ этихъ рѣкъ. Эти послѣднія два изслѣдованія имѣли цѣлію пользу торговли мѣстной и транзитной черезъ всю Сибирь.

въ случаѣ возможности соединенія водяныхъ бассейновъ озера Байкала и рѣкъ Енисея, Оби и Иртыша.

Въ послѣдующіе годы были снаряжены описныя партіи на Сѣверо-двинской бассейнъ и на рѣки Вислу и Припять.

Въ настоящее время уже изслѣдованы и описаны 10.000 верстъ внутреннихъ водныхъ путей и кромѣ того: Бѣлое озеро (917 кв. вер.) и водораздѣлъ рѣкъ Оби и Печоры.

Описаніе и изслѣдованіе рѣкъ: Вислы, Припяти, Дона, Донца, Малой Двины и Вологды—уже совершенно окончены.

На основаніи полученныхъ этимъ путемъ свѣдѣній уже составляются проекты улучшенія названныхъ рѣкъ, и уже достигнуто, въ 1878—9 годахъ, значительное улучшеніе рѣки Припяти, посредствомъ устраненія препятствій для судоходства на главной мели сей рѣки, у мѣстечка Чернобылья.

Планы изслѣдованныхъ рѣкъ печатаются по мѣрѣ изготовленія, для руководства мѣстныхъ управленій путей сообщенія, для плавающихъ по внутреннимъ водамъ и вообще для интересующихся успѣхами нашего внутренняго судоходства.

Пріобрѣтаемыя такимъ образомъ свѣдѣнія представятъ, въ непродолжительномъ времени, полное изображеніе отечественныхъ водяныхъ путей, съ ихъ достоинствами, свойствами, недостатками и потребностями. Чрезъ это получатся данныя къ систематическому и непрерывному улучшенію нашихъ внутреннихъ водъ и къ сообразованію работъ съ дѣйствительными потребностями и съ качествами каждаго водяного пути.

2. Гидротехническія работы.

Одновременно съ этими общими мѣрами къ лучшему содержанію и устройству внутреннихъ водяныхъ путей, произведены и начаты, въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ, многія важныя гидротехническія работы, для существеннаго и скорѣйшаго вспоможенія внутреннему судоходству и торговымъ портамъ.

Въ этихъ цѣляхъ произведены, съ 1855 года, слѣдующія капитальныя работы:

а) сооружениe канала Императора Александра II;
б) сооруженія и работы въ Маріинской водяной системѣ, о коихъ подробнѣе объяснено ниже;
в) сооруженіе постоянныхъ водостѣснительныхъ плотинъ, для углубленія верхней Волги;
г) спрямленіе стрежня (фарватера) верхней Волги, съ очисткой онаго отъ каменныхъ грядъ;
д) углубленіе стрежня Бахтемировскаго рукава волжской дельты, съ расчисткою залегающихъ на немъ розсыпей;
е) шлюзованіе р. Москвы;
ж) расчистка каменныхъ грядъ въ среднемъ Днѣпрѣ;
з) уничтоженіе главной мѣли на р. Припяти, при мѣстечкѣ Чернобыльѣ;
и) исправленіе Огинской системы;
к) сооруженія и работы въ портахъ: С.-Петербургскомъ, Рижскомъ, Ревельскомъ, Балтійскомъ, Перновскомъ. Аренсбургскомъ, Виндавскомъ, Нарвскомъ, Одесскомъ. Херсонскомъ, Евпаторійскомъ, Бердянскомъ, Таганрогскомъ и Петровскомъ на Каспійскомъ морѣ;
л) углубленіе Керчь-Еникальскаго пролива.

Въ настоящее время производятся еще слѣдующія гидротехническія работы, заслуживающія особаго упоминанія, по ихъ значенію:

а) сооруженіе С.-Петербургскаго морскаго канала;
б) сооруженіе новыхъ Свирскаго и Сясьскаго каналовъ;
в) устройство Лаче-кубинскаго водяного пути, съ каналомъ въ $10^1/_2$ верстъ;
г) продолженіе работъ въ волжской дельтѣ, для улучшенія Астраханскаго порта;
д) устройство Либавскаго порта;
е) продолженіе устройства Одесскаго порта;
ж) продоженіе работъ по выпрямленію Вислы и Сана, на основаніи конвенціи съ австрійскимъ правительствомъ;

з) продолженіе работъ по выпрямленію Западной Двины въ предѣлахъ рижскаго порта.

Сравнивая состояніе нашихъ водяныхъ путей и портовъ съ благоустройствомъ оныхъ въ западной Европѣ, и принимая въ соображеніе громадность нашихъ пространствъ, еще не обладающихъ, въ значительной части, никакими иными средствами для удобнаго сообщенія, кромѣ водяныхъ путей, — нельзя не признать что все сдѣланное доселѣ и предпринятое нынѣ, по Высочайшему повелѣнію Вашего Императорскаго Величества, для улучшенія отечественныхъ водяныхъ путей и торговыхъ портовъ, — составляетъ лишь малую долю необходимаго для уравненія средствъ къ экономическому развитію нашего отечества—со средствами другихъ образованныхъ государствъ, пользующихся притомъ благопріятнѣйшими климатическими условіями.

Изъ числа поименованныхъ выше гидротехническихъ работъ и сооруженій, произведенныхъ и начатыхъ въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ, достойны подробнѣйшаго упоминанія слѣдующія:

а) Каналъ Императора Александра II.

До 1866 года три водяныя системы, соединяющія волжскій бассейнъ съ С.-Петербургомъ и его портомъ (Вышневолоцкая, Тихвинская и Маріинская системы), имѣли только одинъ выходъ въ Неву, чрезъ старый Ладожскій каналъ, начатый постройкою при Петрѣ Великомъ. Скопленіе судовъ въ этомъ каналѣ задерживало движеніе торговаго судоходства по всѣмъ 3-мъ системамъ.

26-го января 1861 г. послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на сооруженіе новаго канала, длиною въ 103 версты 270 саж., при ширинѣ по дну 12 саженъ и глубинѣ, въ меженную воду, до 6 футовъ. Производство работъ было сдано почетному гражданину Гладину, обязавшемуся кончить оныя въ 5 лѣтъ.

При производствѣ работъ были встрѣчены непредвидѣнныя затрудненія: множество валуновъ въ верхнихъ слояхъ и чрезвычайная твердость нижнихъ слоевъ грунта, въ коихъ пришлось не выкапывать, а высѣкать каналъ;—но всѣ работы были кончены только 4-мя мѣсяцами позднѣе условленнаго срока.

Ваше Императорское Величество изволили присутствовать при открытіи сего канала, 7-го сентября 1866 г.; и, снисходя ко всеподданнѣйшему ходатайству купечества, повелѣли именовать: первый Ладожскій каналъ именемъ Императора Петра Великаго, а новый—именемъ Вашего Императорскаго Величества.

Каналъ этотъ, имѣя особый входъ изъ Волхова, выдвинутъ въ эту рѣку до 14 фут. глубины, съ насыпными огражденіями; при выходѣ-же въ Неву, онъ постепенно расширяется по дну, на протяженіи 450 саж., до 32-хъ саж., образуя обширную, огражденную крѣпкою дамбою, гавань, въ которой могутъ отстаиваться отъ противнаго вѣтра до 100 большихъ барокъ.

Этимъ сооруженіемъ значительно облегчено торговое судоходство по всѣмъ 3-мъ системамъ; но и за симъ еще требовались и требуются большія работы, для приспособленія этихъ системъ къ потребностямъ постоянно развивающейся отечественной торговли. Въ этомъ отношеніи особенно важно улучшеніе маріинской системы, по которой проходитъ ежегодно до 50 милліоновъ пудовъ груза.

б) Маріинская система; — новые каналы: Свирскій и Сяській.

Главные недостатки Маріинской водяной системы, замедляющіе и удорожающіе передвиженіе по ней грузовъ, слѣдующіе: извилистость стрежня и пороги Шексны, недостаточность и неравномѣрность пропуской способности шлюзовъ *), извилистость и узкость стрежня и пороги Свири, мелководіе Свирскаго и Сяськаго каналовъ и неустройство бечевниковъ.

---

*) Шлюзы Маріинской системы строены въ 1810 и 1858—62 годахъ.

Часть этихъ недостатковъ устранена и ослаблена; часть устранится съ окончаніемъ Высочайше разрѣшенныхъ и уже производящихся работъ; окончательное-же приспособленіе Маріинской водяной системы къ потребностямъ отечественной торговли, т. е. доведеніе торговаго судоходства по ней до возможнаго предѣла ускоренія и удешевленія,—можетъ быть достигнуто лишь осуществленіемъ проектовъ, вырабатываемыхъ Высочайше учрежденною коммисіею по улучшенію Маріинскаго водяного пути.

Въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ были приняты, съ Высочайшаго разрѣшенія, слѣдующія мѣры къ облегченію судоходства по Маріинской системѣ: передѣлка шлюзовъ изъ многокамерныхъ въ параллельные двухкамерные и однокамерные (съ 1858 года), расчистка и спрямленіе стрежня Шексны, расчистка стрежня Свири, возвышеніе бечевниковъ, учрежденіе цѣпнаго пароходства по Шекснѣ (съ 1867 г.), установленіе строгаго надзора за порядкомъ судоходства по всему протяженію системы, до выхода судовъ въ Неву.

Мѣрами этими достигнуто значительное ускореніе передвиженія грузовъ по Маріинской системѣ. Именно: прежде тратилось по 24—60 дней для прохода только 398 верстъ по Шекснѣ, а нынѣ требуется не болѣе времени для перехода судовъ отъ Рыбинска до Вознесенской пристани; прежде употреблялось по 5—7 сутокъ, кромѣ выжиданія совершеннаго безвѣтрія, на переходъ лишь 28-ми верстъ порожистой части Свири, а нынѣ достаточно 15-ти часовъ для выводки разомъ по 3—6 судовъ отъ Вознесенской пристани на 72 версты протяженія; прежде на Маріинской системѣ могли дѣйствовать лишь такія суда, коихъ длина не болѣе 12 саж., при ширинѣ въ 27 футовъ, вмѣстимостью до 10.000 пуд., съ осадкой до 7 четвертей;—нынѣ-же могутъ дѣйствовать на ней суда въ 18 саж. длины, 27½ футовъ ширины, вмѣстимостію 20.000 пудовъ, при 7½ четвертяхъ осадки.

Еще большее ускореніе въ передвиженіи грузовъ будетъ достигнуто съ окончаніемъ, Высочайше разрѣшеннаго 6-го августа 1877 г., сооруженія новыхъ каналовъ: *Свирскаго* и *Сясьскаго*, параллельныхъ прежнимъ.

Это сооруженіе начато въ 1878 г., и хотя въ работахъ встрѣчены тѣ-же затрудненія, какія оказались при прорытіи канала имени Вашего Императорскаго Величества, и, кромѣ того, необычайныя бури и наводненія прошлаго года неоднократно разрушали произведенныя работы и прерывали самое производство оныхъ,—новый Сясьскій каналъ, протяженіемъ въ $9^1/_2$ верстъ, полагается открыть уже въ нынѣшнемъ 1880-мъ году; а новый Свирскій каналъ, протяженіемъ въ $38^1/_2$ верстъ, — въ будущемъ году. Сооруженіемъ этихъ каналовъ дается, между прочимъ, возможность исправить прежніе каналы, не прерывая судоходства.

в) Лаче-кубинское сообщеніе.

Маріинскою системою, при посредствѣ системы герцога Виртембергскаго, пользуется и часть сѣвернаго края европейской Россіи, столь нуждающагося вообще въ путяхъ сообщенія.

Связь сѣвернаго края съ Маріинскою системою пріобрѣтетъ несравненно большее значеніе при улучшеніи системы герцога Виртембергскаго и устройствѣ Лаче-кубинскаго водянаго сообщенія.

Предположеніе объ устройствѣ Лаче-кубинскаго сообщенія возникло изъ ходатайства Каргопольскаго уѣзднаго и Олонецкаго губернскаго земствъ о расчисткѣ р. Свиди.

Каргопольскій уѣздъ Олонецкой губерніи, весьма богатый лѣсомъ, не имѣетъ путей для сбыта онаго; и, кромѣ того, нуждаясь въ продовольственныхъ средствахъ, онъ получаетъ ихъ изъ внутреннихъ губерній, въ количествѣ болѣе одного милліона пудовъ ежегодно, доставляемыхъ гужемъ, съ большими расходами.

Уѣздное Каргопольское земство рѣшилось удѣлить, изъ

своихъ скудныхъ средствъ, 3.000 р. на расчистку р. Свиди. Олонецкое губернское земство ассигновало для того-же 6.000 р., ходатайствуя о дополненіи сихъ, недостаточныхъ для предназначенной цѣли, суммъ—денежнымъ пособіемъ отъ казны. По уважительности такого ходатайства, было добавлено къ ассигнованнымъ отъ земства средствамъ еще 6.000 р., изъ остатковъ отъ смѣтныхъ назначеній по II-му округу путей сообщенія; и на эти средства устроены плотина и шлюзъ на р. Свиди, сдѣлавшейся, вслѣдствіе сего, несравненно удобнѣе для судоходства.

При производствѣ изысканій по сему поводу, была обнаружена полная возможность удобнаго соединенія озера Лача, на коемъ стоитъ городъ Каргополь, съ Маріинскою системою, посредствомъ устройства шлюзованнаго пути по р. Свиди, чрезъ озеро Чарондо или Воже и рѣки: Вандонгу, Ухтомицу и Уфтюгу, съ каналомъ въ $10^1/_2$ верстъ до Кубинскаго озера.

Стоимость этихъ работъ исчислена въ 870.000 рублей. Устройствомъ такого сообщенія будутъ достигнуты слѣдующіе полезные результаты: облегченіе и удешевленіе продовольствія Каргопольскаго уѣзда; доставленіе мѣстному населенію возможности сбыта произведеній изъ огромной площади лѣсовъ; доставленіе той-же выгоды казнѣ, владѣющей въ этой мѣстности громадными лѣсными дачами; облегченіе судоходства по системѣ герцога Александра Виртембергскаго и по Сухонѣ, вслѣдствіе соединенія озера Кубинскаго, шлюзованнымъ путемъ, съ озеромъ Чарондо, вмѣщающимъ въ себѣ болѣе 113 милліоновъ кубическихъ саж. воды.

Время осуществленія сего предположенія зависитъ отъ ассигнованія необходимыхъ денежныхъ средствъ.

г) Шлюзованіе рѣки Москвы, съ устройствомъ на ней пароходства.

Послѣ различныхъ проектовъ и предположеній о мѣрахъ къ наилучшему приспособленію р. Москвы для торговаго по ней судоходства,—въ 1848-мъ году была Высочайше учреждена коммисія, собственно для изысканія мѣръ къ удешевле-

нію въ Москвѣ топлива и къ уменьшенію скопленія въ ней фабрикъ и заводовъ. Эта коммисія признала необходимымъ для сихъ цѣлей шлюзовать рѣку Москву между столицею и Коломною, и устроить въ этой части пароходство.

23-го января 1873 года состоялось Высочайшее утвержденіе устава „товарищества туэрнаго пароходства по рѣкѣ Москвѣ“; и это товарищество, по утвержденнымъ министерствомъ путей сообщенія проектамъ, устроило, на свой счетъ и страхъ, подпорныя плотины, шлюзы и другія гидротехническія сооруженія на р. Москвѣ, между столицею и Коломною, и открыло туэрное (цѣпное) пароходство на этомъ протяженіи, съ 9-го октября 1877 года.

По Высочайшему разрѣшенію 5-го ноября 1879 г., это товарищество избавлено отъ обязанности содержать цѣпное пароходство, неудобное по извилистости р. Москвы.

Возвышеніе воды въ этой рѣкѣ, посредствомъ шлюзованія, не только значительно облегчило и ускорило движеніе судовъ между столицею и Коломною, но дало возможность отправлять пароходы вверхъ по сей рѣкѣ, на протяженіи до 20 верстъ.

Полезность этого сооруженія видна изъ слѣдующихъ данныхъ о быстромъ возрастаніи количества судовъ, плотовъ и грузовъ, проходившихъ и разгружавшихся по р. Москвѣ со времени ея шлюзованія:

Въ 1878 г. прошло 662 судовъ, 1.353 плотовъ, на 1.809.753 руб. клади; а въ 1879 г. уже прошло по шлюзованной части, конною тягою: 10.488.114 пудовъ груза и 137.526 бревенъ, и перевезено пассажирскими пароходами товарищества, между столицею, Воробьевыми горами и Угрѣшами, 42.957 человѣкъ.

Такимъ образомъ устройство удобнаго судоходства по р. Москвѣ слѣдуетъ признать достигнутымъ.

д) С.-Петербургскій морской каналъ.

Великій основатель С.-Петербурга, Петръ I, заботясь о возможно большемъ облегченіи морскихъ торговыхъ сношеній Россіи чрезъ с.-петербургскій портъ, намѣревался устра-

нить неудобства мелководія бара р. Невы, заграждающаго для морскихъ судовъ проходъ въ С.-Петербургъ и вынуждающаго къ перегрузкѣ товаровъ на мелкія суда, для перевозки оныхъ между Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ. Съ этою цѣлью онъ предпринялъ прорытіе канала отъ устья рѣки Фонтанки до Ораніенбаума, вдоль берега Финскаго залива, для провода барокъ, съ русскими произведеніями, изъ С.-Петербурга до Ораніенбаума, гдѣ онѣ, слѣдуя вдоль морской плотины, достигали-бы морскаго фарватера и передавали-бы свой грузъ на корабли, отъ которыхъ принимали-бы доставленный ими грузъ. Этотъ каналъ долженъ былъ имѣть 15 саженъ ширины и 7 футовъ глубины. Слѣды работъ, производившихся для прорытія онаго, долго сохранялись между Стрѣльною и Сергіевскою пустынью.

Послѣ великаго Петра мысль эта оставалась неосуществленною. Неудобства невскаго бара продолжали препятствовать развитію торговли чрезъ с.-петербургскій портъ, чрезвычайно удорожая и замедляя передвиженіе грузовъ между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ.

Въ 1845 г., во время постройки николаевской желѣзной дороги, снова была сознана необходимость устраненія этихъ и другихъ неудобствъ с.-петербургскаго порта. Этой цѣли посвящалось много ходатайствъ и предположеній, поступавшихъ, съ 1860 г. почти ежегодно, въ министерства морское и финансовъ и въ главное управленіе путей сообщенія и публичныхъ зданій. Предположенія эти были разсматриваемы въ особыхъ коммисіяхъ, составленныхъ изъ представителей отъ разныхъ вѣдомствъ и купечества, но оказывались неудовлетворительными.

Съ 1860 г. всѣ подобныя предположенія стали сосредоточиваться въ главномъ управленіи и потомъ въ министерствѣ путей сообщенія, гдѣ ихъ накопилось къ 1872 году до 17-ти, не бывшихъ еще въ разсмотрѣніи.

Въ 1872 г., по всеподданнѣйшему докладу министра путей сообщенія генералъ-лейтенанта графа Бобринскаго 1-го, послѣдовало, 20-го января, Высочайшее повелѣніе—учредить, при министерствѣ путей сообщенія, временный комитетъ, подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника инженера путей сообщенія Кербедза 1-го, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ и с.-петербургскаго и кронштадтскаго купечествъ, для разсмотрѣнія всѣхъ этихъ проектовъ и предположеній и для обсужденія вообще объ устройствѣ с.-петербургскаго и кронштадтскаго портовъ и о соединеніи оныхъ съ желѣзными дорогами.

Въ основаніе сужденій сего комитета графъ Бобринскій 1-й положилъ слѣдующія начала: 1) сохраненіе за с.-петербургскимъ портомъ настоящаго его значенія; 2) удовлетвореніе потребностямъ и пользамъ отечественной торговли вообще, и 3) улучшеніе обороны государства, чрезъ освобожденіе отъ всякаго коммерческаго элемента кронштадтскаго порта, предназначеннаго исключительно для военныхъ цѣлей.

На сихъ основаніяхъ были признаны лучшими два проекта, именно: 1) компаніи „Котаръ, Шампуліонъ и Яницкій" и 2) дѣйствительнаго статскаго совѣтника Путилова, при указанныхъ въ немъ комитетомъ измѣненіяхъ. Министръ путей сообщенія, въ іюнѣ того-же 1872 г., внесъ свои предположенія въ особое совѣщаніе, Высочайше для сего учрежденное, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества генералъ-адмирала, изъ генералъ-адъютанта Чевкина и министровъ финансовъ и путей сообщенія.

11-го іюня того-же 1872 года состоялось Высочайшее одобреніе слѣдующихъ основаній, принятыхъ къ руководству означеннымъ совѣщаніемъ, согласно съ предположеніями министра путей сообщенія:

1) устроить и содержать, въ видѣ государственнаго, а не частнаго пути, и слѣдовательно на счетъ казны—корабельный

каналъ, глубиною до 20 футовъ, для безостановочнаго хода между Кронштадтомъ и Невою судовъ, сидящихъ до $18^1/_2$ футовъ;

2) направить этотъ каналъ по екатерингофскому стрежню (фарватеру) Невы, между Канонерскимъ островомъ съ одной стороны и островами Вольнымъ и Гутуевскимъ съ другой;

3) устройство на этихъ островахъ, въ связи съ новыми каналами, гаваней и складовъ (доковъ), предоставить частной предпріимчивости, но съ необходимымъ огражденіемъ отъ всякой возможности монополіи;

4) вмѣстѣ съ дамбами канала, неотдѣлимою оныхъ принадлежностью должна быть полоса земли, простирающаяся на десять саженъ отъ внѣшней ихъ подошвы.

Составленный на сихъ основаніяхъ подробный проектъ былъ разсмотрѣнъ въ Высочайше учрежденномъ 19-го мая 1873 года совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Чевкина, изъ министровъ путей сообщенія и финансовъ и временно-управлявшаго морскимъ министерствомъ.

Высочайше утвержденнымъ протоколомъ этого совѣщанія представленный проектъ признанъ во всемъ согласнымъ съ главными основаніями, указанными Высочайшимъ повелѣніемъ 1872 г., вполнѣ соотвѣтствующимъ своему назначенію по начертанію и по предположенному сроку исполненія въ теченіе 6 лѣтъ, равно какъ по стоимости, исчисленной въ 7.422.818 рублей. Тѣмъ-же протоколомъ былъ опредѣленъ порядокъ производства работъ.

Проектъ кондицій на сдачу работъ и проектъ положенія о временномъ управленіи по устройству сего канала, внесенные графомъ Бобринскимъ 1-мъ въ комитетъ министровъ, Высочайше утверждены, согласно положенію комитета, 13 іюня 1874 г.

Временное управленіе по устройству с.-петербургскаго морскаго канала образовано въ слѣдующемъ составѣ: 1) комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Высочайше назначеннаго

лица, изъ 4-хъ членовъ отъ министерства путей сообщенія и по одному члену отъ министерствъ: военнаго, морскаго, финансовъ и отъ с.-петербургскаго градоначальства, и кромѣ того, министру финансовъ предоставлено было пригласить къ участію въ этомъ комитетѣ одного представителя отъ с.-петербургскаго биржеваго купечества, съ правомъ голоса наравнѣ съ прочими членами; и 2) инженеръ строитель, съ помощникомъ, а при нихъ инженеры производители работъ и техники.—На покрытіе расходовъ по содержанію сего управленія положено отчислять по 4% отъ ассигнованныхъ на устройство канала суммъ. Штатные расходы по содержанію сего управленія опредѣлены по 46.780 р. въ годъ.

На сихъ основаніяхъ образовано временное управленіе 19-го августа 1874 года.

Производство работъ было сдано, съ Высочайшаго соизволенія, дѣйствительному статскому совѣтнику Путилову съ товарищами, по контракту 26-го октября 1874 г., на основаніи приложенной къ контракту разцѣночной вѣдомости.

Къ сожалѣнію, начало работъ чрезвычайно замедлилось поврежденіемъ машинъ и снарядовъ, во время доставки изъ Англіи въ 1875 году, и продолжительною сборкою оныхъ въ С.-Петербургѣ въ 1876 году, вслѣдствіе утраты многихъ частей въ пути. Только въ октябрѣ 1876 года можно было приступить къ испытанію сихъ машинъ, и при семъ оказалась непригодность, по качеству встрѣченнаго грунта, снарядовъ Базена, пріобрѣтенныхъ контрагентомъ для углубленія канала.

Такимъ образомъ лишь на 3-й годъ по заключеніи контракта, именно въ 1877 году, можно было приступить къ правильнымъ работамъ.

Вслѣдствіе сего потребовалось измѣнить контрактъ относительно сроковъ и нѣкоторыхъ другихъ условій;—новый контрактъ, въ отмѣну прежняго, заключенъ 19-го апрѣля

1878 года, съ тѣмъ-же Путиловымъ и Эдвиномъ Кларкомъ, Вилліамсомъ Пончардъ и К°, принявшими на себя продолженіе и окончаніе работъ, начатыхъ Путиловымъ.

Окончаніе всѣхъ работъ опредѣлено къ 1-му іюля 1883 г. Плата за работы назначена задѣльная, какъ прежде, по разцѣночной вѣдомости.

10-го января 1879 г. великобританскіе подданные Кларкъ и Пончардъ передали всѣ права свои по контракту инженерамъ путей сообщенія: статскому совѣтнику Борейшу и коллежскому совѣтнику Максимовичу. Съ 1878 года производство работъ идетъ успѣшно.

Ближайшее изученіе дѣла указало пользу нѣкотораго измѣненія направленія морскаго канала, сравнительно съ указаннымъ въ контрактѣ съ контрагентами. Это измѣненіе было обсуждено въ Высочайше назначенномъ 30-го марта 1879 г. особомъ совѣщаніи, котораго заключеніе, принятое большинствомъ голосовъ, состояло въ слѣдующемъ:

1) Устроить с.-петербургскій морской каналъ съ двумя развѣтвленіями: однимъ — сѣвернымъ, къ Невѣ и таможеннымъ складамъ Гутуевскаго острова (на которомъ пріобрѣтено въ казну, въ 1876 году, 104.900 кв. саж. для устройства таможенныхъ складовъ), и другимъ — южнымъ, къ деревнѣ Емельяновкѣ.

2) При выходѣ сѣвернаго развѣтвленія въ Неву, устроить входную гавань, расположивъ на южномъ берегу этой гавани таможенные склады, для предметовъ привозной торговли; при чемъ устройство гавани и складовъ предоставить усмотрѣнію министра финансовъ.

3) Вдоль южнаго развѣтвленія канала расположить бассейны и склады, для товаровъ отпускныхъ, предоставивъ устройство оныхъ частной промышленности, съ необходимымъ огражденіемъ отъ всякой возможности монополіи.

4) Корабельную пристань, указанную въ уставѣ общества

Путиловской желѣзной дороги по сѣверной сторонѣ канала, расположить по лѣвой сторонѣ южной вѣтви морскаго канала.

Заключеніе это, по Высочайшему повелѣнію, было внесено въ комитетъ министровъ, и, въ силу Высочайше утвержденнаго 16-го мая 1879 г. положенія сего комитета, работы по устройству с.-петербургскаго морскаго канала производятся нынѣ по указанному новому направленію.

При этомъ направленіи, длина морскаго канала опредѣлилась въ 25 верстъ 210 саж.; длина южной вѣтви къ пристанямъ привозной торговли—въ 3 версты 220 саж.

Ближайшую къ Кронштадту часть канала, на протяженіи 16 верстъ 25 саженъ, предположено оставить безъ надводнаго боковаго огражденія, какъ-бы русло, выкопанное въ днѣ залива, шириною по дну 50 саженъ. На остальномъ протяженіи каналъ будетъ огражденъ надводными земляными дамбами, надлежаще укрѣпленными.

Ширина огражденной части канала назначена, по дну, въ 40 саж.; кромѣ лишь того участка, который проходитъ межъ острововъ, гдѣ ширина по дну опредѣлена въ 30 саж.

Глубина канала и южной вѣтви онаго, на всемъ протяженіи, опредѣлена въ 20 футовъ.

Всѣ работы полагается исполнить къ концу 1883 года. Весь расходъ на устройство канала, съ вѣтвію и съ расходами по надзору и управленію, исчисленъ въ $9^1/_2$ мил. рублей.

Устройствомъ этого канала откроется доступъ къ с.-петербургскому порту всѣмъ судамъ сидящимъ въ водѣ до 19-ти футовъ; а въ высокую, нагонную воду будетъ доступъ и для глубже сидящихъ судовъ. При меженной водѣ, т. е. при глубинѣ воды въ каналѣ въ 20 футовъ, эти послѣднія суда должны будутъ отгружаться на лихтера.

Засимъ, для довершенія исполненія предначертанія Петра Великаго, о коемъ упомянуто въ началѣ сей статьи,—слѣдуетъ дать нашему барочному судоходству, доставляющему

къ С.-Петербургу произведенія внутреннихъ областей Россіи, возможность непосредственный передачи сихъ грузовъ на морскія суда или въ портовые склады. Эта цѣль достигнется предположеннымъ устройствомъ *барочнаго* хода къ сооружаемому с.-петербургскому порту не по Невѣ, гдѣ движеніе барокъ затрудняется мостами, и не чрезъ устья Невы, гдѣ бываетъ опасная для барокъ зыбь, но по спеціальному, для нихъ устроенному, каналу.

Въ этихъ видахъ, по Высочайше утвержденному 1-го іюня 1874 г. протоколу особаго совѣщанія, было предоставлено министру путей сообщенія произвести подробныя изысканія для устройства обводнаго барочнаго канала, согласно предположенію дѣйствительнаго статскаго совѣтника Путилова; дабы, по изготовленіи проекта и по соглашеніи съ министромъ финансовъ, этому предположенію былъ данъ ходъ установленнымъ порядкомъ.

Предварительныя изысканія произведены отъ министерства путей сообщенія въ 1875 г. Каналъ этотъ предполагается начать отъ Невы, близъ шлиссельбургской заставы С.-Петербурга, и кончить на взморьѣ, у деревни Емельяновки, гдѣ предположены Путиловымъ различныя портовыя устройства. Такимъ образомъ этотъ обводный барочный каналъ выйдетъ на взморье въ той мѣстности, которой коснется и с.-петербургскій морской каналъ, устраиваемый для морскихъ судовъ. Слѣдовательно, сооруженіемъ этого обводнаго канала достигнется вполнѣ удобная, безопасная и безперегрузочная доставка къ морскимъ судамъ или къ портовымъ складамъ—массы грузовъ, привозимыхъ барками къ С.-Петербургу, для отправки заграницу.

Исполненіе сей важной работы, довершающей устройство с.-петербургскаго порта, пріостановлено для облегченія расходовъ казны, пока требуются значительныя суммы по устройству морскаго канала.

III. Шоссейныя дороги.

Протяженіе, постройка и управленіе шоссейныхъ дорогъ.

Къ началу 1855 года имѣлось шоссейныхъ дорогъ:

открытыхъ для пользованія . .	5.397 верстъ
въ постройкѣ	2.196 „
Итого . . .	7.593 версты.

Въ постройкѣ состояли слѣдующія шоссе: воронежское 275 верстъ, курско-харьковское 209 верстъ, кіевское 800 верстъ, кіево-брестское 560 верстъ, псково-рижское 232 версты, орловско-брянское 120 верстъ, итого 2.196 верстъ.

Кромѣ того, производились въ то время изысканія для постройки шоссейныхъ дорогъ на протяженіи 3.300 верстъ.

Съ началомъ постройки желѣзныхъ дорогъ, т. е. съ 50-хъ годовъ *), — стало измѣняться значеніе шоссейныхъ путей, соединяющихъ тѣ-же мѣстности. Вмѣсто прежняго значенія главныхъ государственныхъ путей, служащихъ для большихъ переѣздовъ, они стали получать значеніе путей мѣстныхъ и подвозныхъ или питательныхъ для желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній. Сооруженіе большихъ шоссейныхъ путей прекратилось; но постройка подвозныхъ шоссейныхъ дорогъ и

*) Николаевская желѣзная дорога открыта въ 1851 году.

шоссированіе мѣстныхъ путей, напротивъ, стало необходимѣе прежняго, для удовлетворенія развивающихся потребностей торгово-промышленной жизни.

Вслѣдствіе перемѣны значенія шоссейныхъ дорогъ, уже въ 1863 году возникло предположеніе привлечь земства къ участію въ содержаніи и дальнѣйшемъ распространеніи сихъ дорогъ.

7-го мая 1868 года состоялось Высочайшее повелѣніе: предоставить министру путей сообщенія, въ видѣ опыта, снестись съ земскими учрежденіями одной или двухъ губерній, по личному его усмотрѣнію, пригласивъ ихъ принять участіе въ ремонтныхъ работахъ на шоссейныхъ дорогахъ хозяйственнымъ распоряженіемъ, на условіяхъ, опредѣленныхъ соглашеніемъ съ земскими учрежденіями и съ министромъ внутреннихъ дѣлъ.

Для перваго такого опыта, министръ путей сообщенія избралъ московскую губернію, по значительности протяженія въ ней государственныхъ шоссейныхъ дорогъ и вслѣдствіе сосредоточенія при Москвѣ нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ линій и выяснившагося опытомъ взаимнаго отношенія шоссейныхъ и желѣзныхъ дорогъ; равно какъ въ виду начатой уже тогда московскимъ земствомъ постройки шоссированныхъ дорогъ на земскія средства.

Высочайше утвержденнымъ 25-го апрѣля 1871 г. журналомъ комитета министровъ разрѣшена передача земству московской губерніи, на 10 лѣтъ, ремонтнаго содержанія 518 верстъ шоссейныхъ дорогъ этой губерніи, со всѣми принадлежностями и съ правомъ взиманія шоссейнаго сбора,—на слѣдующихъ основаніяхъ: а) въ пособіе земству отчисляется ежегодно, изъ ассигнуемыхъ по смѣтѣ министерства путей сообщенія суммъ на ремонтное вообще содержаніе шоссейныхъ дорогъ, по 207.200 руб., т. е. по 400 р. на версту сданныхъ земству шоссе; б) въ производствѣ ремонтныхъ

и вообще строительныхъ работъ и распоряженій на переданныхъ земству шоссе, оно подчиняется техническому наблюденію инспекціи отъ министерства путей сообщенія, состоящей въ вѣдѣніи губернатора; в) остаточныя, за всѣми ремонтными расходами, суммы отъ упомянутаго денежнаго пособія изъ казны и отъ шоссейнаго денежнаго сбора должны быть обращаемы на устройство новыхъ шоссейныхъ дорогъ въ губерніи.

Въ 1872 г., по Высочайше утвержденному 20-го мая положенію комитета министровъ, состоялась передача 295-ти верстъ шоссейныхъ дорогъ тульской губерніи, на тѣхъ-же основаніяхъ, въ хозяйственное завѣдываніе мѣстнаго губернскаго земства.

Въ 1877 г. сдано, съ Высочайшаго разрѣшенія, ярославскому и калужскому земствамъ хозяйственное содержаніе шоссейныхъ дорогъ ихъ губерній, на тѣхъ-же основаніяхъ, но съ уменьшеніемъ размѣра казеннаго пособія, именно: въ ярославской губерніи—до 395 р. на версту, въ калужской—до 300 руб. на версту.

Техническій надзоръ надъ всѣми этими шоссейными дорогами, сданными четыремъ губернскимъ земствамъ, порученъ одной инспекціи, на основаніи Высочайше утвержденнаго 24-го февраля 1877 г. штата.

Кромѣ того, по Высочайше утвержденному 22-го ноября 1875 г. положенію комитета министровъ, состоялась передача с.-петербургскому уѣздному земству содержанія кексгольмскаго тракта, въ 48 верстъ, на 5 лѣтъ, съ пособіемъ отъ казны по 8.000 руб. въ годъ, на условіи чтобы въ случаѣ передачи шоссейныхъ дорогъ с.-петербургской губерніи въ содержаніе губернскому земству, къ нему-же перешло содержаніе кексгольмскаго тракта.

Изъ числа вышепоименованныхъ земствъ, московское и тульское уже устроили новыя шоссейныя дороги, на счетъ

остатковъ отъ казеннаго пособія и отъ шоссейнаго сбора, именно: въ московской губерніи—до 63-хъ верстъ, въ тульской—до 35-ти верстъ. Уѣздное с.-петербургское земство передѣлало въ шоссе бывшую булыжную мостовую кексгольмскаго тракта, на всемъ его протяженіи.

Дальнѣйшіе переговоры о передачѣ земствамъ шоссейныхъ дорогъ, начатые съ земствами губерній: тверской, смоленской, орловской, курской, воронежской, харьковской и с.-петербургской,—пріостановлены до разрѣшенія общаго вопроса о подобныхъ передачахъ, внесеннаго министромъ путей сообщенія на разсмотрѣніе государственнаго совѣта.

Между тѣмъ шоссейныя дороги, начатыя постройкою до сооруженія желѣзнодорожной сѣти, были доведены, въ теченіе минувшаго 25-ти-лѣтія, до конца.

Изъ числа мостовыхъ сооруженій, исполненныхъ въ это 25-лѣтіе на шоссейныхъ дорогахъ, заслуживаютъ упоминанія:

1) На кіевскомъ шоссе: а) мостъ чрезъ Сону, между станціями Крюковой и Новгородской,—деревянный, арочный, на каменныхъ устояхъ и быкахъ, длиною $20^2/_3$ саж., оконченный въ 1864 году; б) мостъ чрезъ Великую, оконченный въ 1865 году, деревянный, арочный, на каменныхъ устояхъ и быкахъ, въ 36 саженъ длины; в) мостъ въ Витебскѣ, чрезъ Западную Двину, арочный, о 4-хъ пролетахъ, на каменныхъ устояхъ и быкахъ, въ 773 фута длины, оконченный въ 1867 году.

2) На динабургскомъ шоссе — желѣзный мостъ голландской системы, чрезъ Лугу, близъ ст. Преображенской, построенный въ 1874—5 годахъ, въ 62 саж. длиною, о 2-хъ пролетахъ.

3) На орловско-витебскомъ шоссе—мостъ въ Смоленскѣ, чрезъ Днѣпръ, оконченный въ 1876 г., арочный, на каменныхъ береговыхъ устояхъ и деревянныхъ быкахъ, въ $63^3/_4$ сажени, о 5-ти пролетахъ.

4) Въ Варшавѣ — мостъ чрезъ Вислу, между Прагой и Варшавой, желѣзный, рѣшетчатый, на каменныхъ устояхъ и быкахъ, выведенныхъ на желѣзныхъ опускныхъ колонкахъ, длиною 343²/₇ саж., съ 6 пролетами; открытъ въ 1864 году.

5) На ~~люблин~~*москов*скомъ шоссе — въ 1875 г. окончена перестройка деревянныхъ частей новгородскаго моста чрезъ Волховъ, смѣшанной системы: арочный съ подкосною, на каменныхъ устояхъ и быкахъ, въ 115 саж. длины, съ 11-ю пролетами, изъ коихъ въ одномъ подъемная часть моста.

6) ярославское шоссе—въ 1877 г. оконченъ постройкою желѣзный мостъ голландской системы, въ Ярославлѣ, чрезъ Которость, взамѣнъ прежняго деревяннаго моста американской системы, длиною 38½ саж., въ одномъ пролетѣ.

Въ 1879 г., по Высочайшему повелѣнію, переданы въ вѣдѣніе министерства путей сообщенія изъ министерства внутреннихъ дѣлъ крымскія шоссейныя дороги, протяженіемъ въ 240 в.

Такимъ образомъ, протяженіе всѣхъ шоссейныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ министерству путей сообщенія (слѣдовательно, не считая неподвѣдомственныхъ этому министерству до 3.000 вер. губернскихъ шоссе, построенныхъ въ западныхъ и привислинскихъ губерніяхъ на шарварковую повинность),—составляетъ нынѣ:

а) въ исключительномъ вѣдѣніи министерства путей сообщенія (считая крымскихъ 240 вер. и кавказскихъ 423 вер.) . . 8.949 верстъ.

б) въ хозяйственномъ распоряженіи губернскихъ земствъ . . . . 1.187 „

в) принадлежащихъ частнымъ лицамъ . . 96 „

Итого . . . 10.232 версты.

Съ причисленіемъ-же тѣхъ шоссейныхъ дорогъ, которыя не состоятъ въ вѣдѣніи министерства путей сообщенія, общее протяженіе всѣхъ шоссе въ Россіи составитъ . . . 13.414 „

Сравнительно съ другими европейскими государствами, этого протяженія шоссейныхъ дорогъ (всего 13.414 верстъ) слишкомъ недостаточно по пространству Россіи и даже только по отношенію къ одной европейской ея части;—оно составляетъ всего 0,3 версты на каждую 1.000 квадратн. верстъ одной европейской части Россіи. — Въ Пруссіи имѣется 32.235 верстъ шоссе, т. е. по 105 вер. на 1.000 квадр. верстъ общаго пространства; во Франціи—281.491 верстъ шоссе, т. е. по 414 верстъ на 1.000 квадр. верстъ общаго пространства; въ Англіи—198.420 вер. шоссе, т. е. по 686 верстъ на 1.000 квадр. вер. общаго ея пространства.

Такая недостаточность шоссейныхъ дорогъ особенно ощутительна со времени сооруженія желѣзнодорожной сѣти и оживленія торгово-промышленной дѣятельности въ Россіи.

Кромѣ поддержанія прежнихъ большихъ шоссе, для удовлетворенія потребностямъ мѣстнаго движенія, необходимо строить подъѣздные шоссейные пути, къ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ сообщеніямъ. Въ этихъ видахъ Высочайше учреждена, при министерствѣ путей сообщенія, особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ товарища министра, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ. Для приведенія въ исполненіе предположеній сей коммисіи, необходимо участіе мѣстныхъ земствъ, тѣмъ болѣе, что постройкою подъѣздныхъ шоссе непосредственно или прежде всего удовлетворятся именно мѣстныя потребности.

IV. Желѣзныя дороги.

1. Устройство желѣзнодорожной сѣти.

Ко дню восшествія Вашего Императорскаго Величества на престолъ, къ 19-му февраля 1855 года, все протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи составляло 979 верстъ,—именно:

Царскосельская дорога (частная)	25 вер.
Варшаво-вѣнская (правительственная)	308 „
С.-Петербурго-московская (правительств.) . .	604 „
Гатчинскій участокъ С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги (правительственная).	42 „
Итого	979 вер.

Нынѣ, къ 19-му февраля 1880 г., имѣется уже цѣлая сѣть желѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ, съ вѣтвями, въ 22.299,123 версты; и кромѣ того строются и разрѣшены къ постройкѣ 905 верстъ (Путиловская, мостовой участокъ Оренбургской дороги, Сестрорѣцкая портовая вѣтвь, дорога Мальцевскаго товарищества, обходъ Веребьинскаго моста на Николаевской дорогѣ, вѣтвь Новгородской дороги къ р. Шелони, 2-й участокъ Константиновской дороги, Московско-мячковская, Маріупольская, вѣтвь Орловско-витебской до

казенной лѣсной Акулицкой дачи и Тифлисо-бакинскій участокъ Закавказской желѣзной дороги).—Съ окончаіемъ этихъ 905-ти верстъ,—вся русская желѣзнодорожная сѣть составитъ 23.104,5 верстъ.

Главную линію, изъ всей дорожной сѣти Имперіи, составляетъ *С.-Петербурго-московская* дорога, сооруженная по волѣ августѣйшаго родителя Вашего Императорскаго Величества, и наименованная, по Высочайшему повелѣнію Вашему, *Николаевскою.*

Еще въ 1847 году, для привлеченія частныхъ капиталовъ къ сооруженію русской желѣзнодорожной сѣти, были опредѣлены правила относительно размѣра залога, вносимаго каждымъ желающимъ построить какую-либо желѣзную дорогу, и отъ казны была заявлена готовность обезпечивать опредѣленный процентъ дохода съ употребленнаго для таковой постройки капитала. Но въ теченіе 10-ти лѣтъ не являлось уважительныхъ предложеній по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Дѣйствительное участіе частныхъ предпринимателей въ сооруженіи русской желѣзнодорожной сѣти началось съ 1857 года. Однако и затѣмъ, въ теченіе слѣдующихъ 10-ти лѣтъ, постройка сѣти шла медленно;—она начала развиваться быстро только съ 1867 года. Ходъ этого развитія видѣнъ изъ слѣдующихъ цифръ:

Къ 1-му января	1855 г.	было	желѣзныхъ	дорогъ	въ	эксплоатаціи	979	в.
„ „	1860 „	„	„	„	„	„	1.250	„
„ „	1865 „	„	„	„	„	„	3.358	„
„ „	1870 „	„	„	„	„	„	7.652	„
„ „	1875 „	„	„	„	„	„	16.964	„
Къ 19 февраля	1880 „	„	„	„	„	„	22.299	„

Ежегодное приращеніе желѣзныхъ дорогъ и доходности оныхъ изображено въ приложенной къ этому отчету діаграммѣ № I.

Съ цѣлію систематическаго развитія русской желѣзнодорожной сѣти, были неоднократно составляемы планы таковой сѣти. Первый планъ былъ проектированъ въ 1852 г., состоявшимъ подъ предсѣдательствомъ Вашего Величества комитетомъ, учрежденнымъ въ 1842 году для устройства С.-Петербурго-московской желѣзной дороги и впослѣдствіи разсматривавшимъ вообще предположенія о желѣзныхъ дорогахъ.

По сему первому плану признавалось необходимымъ произвести, прежде всего, слѣдующія желѣзнодорожныя сооруженія: 1) окончить С.-Петербурго-варшавскую линію, съ вѣтвію къ Прусской границѣ, и 2) построить около 4.000 верстъ дорогъ: отъ Москвы до Нижняго Новгорода, отъ Москвы до Ѳеодосіи и отъ Орла или Курска до Либавы.

Для сооруженія этой первой сѣти составилось въ 1857 году, въ Парижѣ, товарищество иностранныхъ и русскихъ капиталистовъ, обязавшееся образовать акціонерное общество. Въ томъ-же году послѣдовало Высочайшее утвержденіе положенія объ основныхъ условіяхъ постройки этой 1-й сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и устава главнаго общества желѣзныхъ дорогъ русскихъ, образовавшагося для сей цѣли.

Въ слѣдующемъ 1858 году Высочайше учрежденъ, взамѣнъ комитета 1842 года, особый высшій комитетъ по дѣламъ желѣзныхъ дорогъ, подъ предсѣдательствомъ канцлера иностранныхъ дѣлъ.

Въ 1861 г., по неуспѣшности хода дѣлъ въ главномъ обществѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, зависѣвшемъ отъ его парижскаго комитета, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на ограниченіе дѣятельности сего общества постройкою только 2-хъ линій: С.-Петербурго-варшавской и Московско-нижегородской, при чемъ утвержденъ измѣненный уставъ этого общества, по коему существованіе парижскаго комитета прекращено и въ совѣтъ управленія сего обще-

ства, пребывающій въ С.-Петербургѣ, введены 4 члена отъ правительства, изъ коихъ трое отъ вѣдомства путей сообщенія и одинъ отъ министерства финансовъ.

Въ 1862 г. состоялось открытіе обѣихъ, сданныхъ этому обществу, линій: С.-Петербурго-варшавской и Московско-нижегородской.

Въ годъ образованія главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (1857 г.) нѣсколько польскихъ и германскихъ капиталистовъ приняли на себя эксплоатацію, въ теченіе 75-ти лѣтъ, Варшаво-вѣнской желѣзной дороги,—не только безъ правительственнаго ручательства за доходность этого предпріятія, но съ слѣдующими обязательствами предъ правительствомъ: 1) уплачивать въ казну ежегодно въ первыя 5 лѣтъ по 200.000 руб., во вторыя 5 лѣтъ по 225.000 руб., а въ остальные годы по 250.000 руб.; и 2) построить и эксплотировать на свой счетъ и страхъ, но съ гарантіею правительствомъ дохода, желѣзную дорогу отъ Ловича къ Бромбергу, до Прусской границы.

Въ слѣдующемъ (1858) году третье общество иностранныхъ и мѣстныхъ капиталистовъ приняло на себя постройку желѣзной дороги между Ригою и Динабургомъ.

Въ 1858 г. баронъ Штиглицъ построилъ, своими средствами, желѣзную дорогу между С.-Петербургомъ и Петергофомъ, съ вѣтвію къ Красному Селу;—впослѣдствіи (въ 1872 г.) эта дорога вошла въ составъ Балтійской линіи.

Въ 1859 г. образовались два общества, исключительно изъ русскихъ капиталистовъ, принявшія на себя постройку 2-хъ желѣзныхъ дорогъ: отъ Москвы до Сергіева посада и отъ Москвы до Рязани.

Въ 1863 г. общество англійскихъ капиталистовъ приняло на себя сооруженіе Динабурго-витебской желѣзной дороги.

Въ 1864 г. варшавскій банкиръ Кроненбергъ образовалъ общество для постройки Варшаво-тереспольской жел. дороги.

Въ 1865 г. состоялась выдача концессіи г. фонъ-Дервизу (занимавшемуся при постройкѣ Московско-рязанской желѣзной дороги)—на продолженіе сей дороги до Козлова. Быстрое и чрезвычайно выгодное сооруженіе имъ этой дороги подѣйствовало такъ завлекательно на частную предпріимчивость, что просьбы о концессіяхъ стали поступать въ такомъ множествѣ, что потребовалось установить особыя правила для выдачи концессій.

Этими правилами, составленными въ министерствѣ финансовъ и Высочайше утвержденными въ октябрѣ 1868 г., было постановлено, чтобы каждый соискатель на желѣзнодорожную концессію представлялъ свои условія, въ запечатанномъ конвертѣ, въ совѣтъ министра финансовъ, гдѣ они вскрываются при соискателяхъ концессіи; затѣмъ они подлежали представленію въ комитетъ министровъ, для обсужденія и испрошенія Высочайшаго соизволенія на выдачу концессіи.

Новая желѣзнодорожная сѣть, проектированная въ министерствѣ путей сообщенія протяженіемъ въ 3.995 верстъ, была Высочайше утверждена въ 1866 г. Но кромѣ вошедшихъ въ эту сѣть дорогъ, были Высочайше разрѣшены къ постройкѣ, съ 1866 по 1868 годъ, еще 12 другихъ желѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ въ 2.736 верстъ.

Въ 1868 году состоялось Высочайшее утвержденіе третьей желѣзнодорожной сѣти, въ 3.236 верстъ;—вмѣстѣ съ тѣмъ разрѣшались къ постройкѣ другія дороги, не вошедшія въ эту сѣть.

Четвертая сѣть была Высочайше утверждена въ 1870 г., въ 4.000 верстъ. Дальнѣйшее дополненіе желѣзнодорожной сѣти продолжается тѣмъ-же порядкомъ.

Между тѣмъ, одновременно съ постройкою желѣзныхъ дорогъ чрезъ частныхъ предпринимателей, продолжалась, до 1872 г., и постройка оныхъ непосредственнымъ распоряже-

ніемъ правительства. Такъ, съ 1861 г. по 1872 г. построены непосредственно отъ правительства 2.441 верста, именно:

Балто-елизаветградская дорога	$246^1/_2$	верстъ.
Бирзула-кіевская, съ вѣтвями	$609^1/_4$	„
Елизаветградо-крюковская	135	„
Грушевско-донская	$62^1/_4$	„
Крюково-кременчугская	$2^1/_2$	„
Ливенская узкоколейная	57	„
Московско-курская, съ вѣтвями	512	„
Одессо-балтская, съ вѣтвями	$257^1/_2$	„
Скопино-павелецкая, съ вѣтвію	29	„
Тересполе-брестская, съ вѣтвію	$8^2/_3$	„
Тирасполе-кишиневская	$66^3/_4$	„
Финляндская, съ вѣтвями	455	„
Итого	2.441	верста.

Кромѣ того, была начата правительствомъ постройка Поти-тифлисской желѣзной дороги, сданной потомъ, для достройки и эксплоатаціи, акціонерному обществу, составившемуся во Франціи и впослѣдствіи преобразованному (въ 1873 году) въ русское акціонерное общество.

Съ 1868 г. по 1871 годъ всѣ, поименованныя выше, желѣзныя дороги правительственной постройки (кромѣ Ливенской узкоколейной и Финляндской) и даже всѣ тѣ, какія уже эксплоатировались самимъ правительствомъ (въ томъ числѣ и Николаевская) были сданы частнымъ обществамъ.— Большинство вышепоименованныхъ дорогъ, устроенныхъ съ 1861 г., вошло въ составъ Одесской и Кіево-брестской линій, которыя потомъ (въ 1879 г.), вмѣстѣ съ Бресто-граевскою, соединены въ одну линію Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, сданныхъ въ эксплоатацію одному обществу.

Съ 1865 г., т. е. со времени развитія системы сдачи постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ единоличнымъ концессіонерамъ,—способъ частнаго содѣйствія правительству

въ сооруженіи желѣзнодорожной сѣти совершенно измѣнился. Дѣйствительный вкладъ частныхъ капиталовъ въ желѣзнодорожныя предпріятія почти прекратился;—большая часть номинальнаго строительнаго капитала пріобрѣталась гарантированными отъ правительства облигаціями, и этой части бывало достаточно для постройки всей дороги; акціи-же, тоже гарантированныя, оставались собственностію концессіонера, сполна или въ значительной долѣ. Самые уставы желѣзнодорожныхъ обществъ были утверждаемы значительно позднѣе постройки и даже позднѣе начала эксплоатаціи дорогъ.

Правилами 1868 г., о порядкѣ выдачи концессій, была понижена стоимость постройки дорогъ, но не устранялось невыгодное для казны употребленіе концессій. Напротивъ, вслѣдствіе пониженія строительныхъ поверстныхъ цѣнъ, явилось для строителей болѣе побужденія къ пріобрѣтенію выгодъ въ ущербъ достоинству сооруженія;—увлекаясь соревнованіемъ, соискатели концессій значительно понижали цѣны, не отказываясь отъ прежнихъ выгодъ; правительство-же, не производившее предварительнаго изслѣдованія сдаваемыхъ линій, не имѣло данныхъ для сужденія о дѣйствительной стоимости постройки тѣхъ линій.

Вслѣдствіе сего, 26-го декабря 1870 г., по всеподданнѣйшему докладу исправлявшаго должность министра путей сообщенія, свиты Вашего Императорскаго Величества генералъ-маіора графа Бобринскаго 2-го, были Высочайше утверждены новыя правила для выдачи концессій, именно: на министерство путей сообщенія возложено производство предварительныхъ изысканій по предположеннымъ къ постройкѣ желѣзнымъ дорогамъ, и составленіе, на основаніи сихъ изысканій, нормальныхъ условій концессіи на каждую дорогу; — эти условія, по соглашеніи съ министромъ финансовъ, подлежали представленію на Высочайшее одобреніе. За симъ предоставлялось министру путей сообщенія

выбирать концессіонера чрезъ негласную между ними конкуренцію, при обязательствѣ образовать акціонерное общество и построить желѣзную дорогу въ опредѣленныхъ техническихъ условіяхъ, за опредѣленную цѣну и къ опредѣленному сроку. Опредѣленіе времени и условій выпуска акцій и облигацій учреждаемаго общества было предоставлено министру финансовъ. Окончательная концессія подлежала Высочайшему утвержденію.

Этимъ способомъ полагалось устранить неосновательность запрашиваемыхъ цѣнъ; но при этотъ опять не устранялась возможность неправильнаго пользованія концессіею, подъ формами акціонернаго общества, безъ дѣйствительнаго учрежденія таковаго; ибо самое учрежденіе общества оставалось въ распоряженіи концессіонера.

По сему, 30-го марта 1873 года, по разсмотрѣніи въ совѣтѣ министровъ всеподданнѣйшей записки министра путей сообщенія генералъ-лейтенанта графа Бобринскаго 1-го, были Высочайше утверждены слѣдующія правила выдачи концессій—не отдѣльнымъ лицамъ, но акціонернымъ обществамъ, образуемымъ самимъ правительствомъ. Именно: по Высочайшемъ утвержденіи устава для предположеннаго акціонернаго общества, и техническихъ условій и расцѣночной вѣдомости для предположенной желѣзной дороги, министръ путей сообщенія, въ согласіи съ министромъ финансовъ, открываетъ публичную подписку на акціи учреждаемаго общества: въ государственномъ банкѣ, въ отдѣленіяхъ онаго и въ частныхъ банкахъ,—опубликовавъ предварительно уставъ, техническія условія, расцѣночную вѣдомость, нарицательную стоимость строительнаго капитала и акцій, подписную цѣну акцій, сроки и мѣста подписокъ, сроки и размѣръ денежныхъ взносовъ по акціямъ и условія разверстки акцій между подписчиками. Опредѣленіе финансовыхъ условій было предоставлено министру финансовъ; опредѣленіе прочихъ

условій—министру путей сообщенія. Всѣ распоряженія по подпискѣ на акціи и по образованію общества должны были производиться чрезъ временный учредительный комитетъ, составленный изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ. По разверсткѣ акцій и. по выборѣ правленія первымъ общимъ собраніемъ акціонеровъ, общество признавалось состоявшимся и начинало дѣйствовать, имѣя въ составѣ своего правленія постояннаго правительственнаго директора отъ министерства путей сообщенія, облеченнаго обязанностями и правами прокурора.

На сихъ основаніяхъ полагалось учредить 4 общества: Оренбургской, Привислинской, Уральской и Фастовской желѣзныхъ дорогъ. Но прежде учрежденія сихъ обществъ послѣдовали нѣкоторыя измѣненія правилъ 30-го марта 1873 года, въ силу коихъ учрежденіе тѣхъ обществъ состоялось, въ 1874 г., безъ участія временнаго учредительнаго комитета, подъ исключительнымъ руководствомъ министерства финансовъ, безъ предварительнаго опубликованія условій разверстки акцій, и съ подпискою на акціи въ маломъ числѣ пунктовъ. Крупные капиталисты, стремясь къ сосредоточенію выпускаемыхъ акцій въ своихъ рукахъ, и не зная условій разверстки, пріобрѣтали капиталы отовсюду, для подписки на возможно большее количество акцій, и, кромѣ того, скупали акціи послѣ подписки, по возвышенной цѣнѣ. Цѣль правилъ 30-го марта 1873 г. не была достигнута, и новыя дороги опять оказались въ единоличномъ распоряженіи строителей, дѣйствующихъ отъ имени акціонерныхъ обществъ.

По Высочайше утвержденному 30 іюня 1874 г. положенію комитета министровъ, образованіе желѣзнодорожныхъ обществъ публичною подпискою на акціи было признано неудобнымъ, какъ и постройка желѣзныхъ дорогъ отъ правительства; и министрамъ путей сообщенія и финансовъ было

предоставлено пріискать иной способъ для сооруженія дорогъ: Донецкой каменно-угольной и Мелитопольской.

27 іюня 1875 г. было Высочайше утверждено положеніе комитета министровъ о постройкѣ средней части Донецкой желѣзной дороги на слѣдующихъ основаніяхъ: изъ числа заявившихъ желаніе принять на себя постройку сей дороги, допускаются къ соисканію только выбранные министрами путей сообщенія и финансовъ, по соглашенію. Эти соискатели должны, по объявленіи имъ назначенной министромъ финансовъ реализаціонной цѣны акцій, представить въ совѣтъ министерства путей сообщенія къ назначеннымъ дню и часу, въ запечатанныхъ пакетахъ, объявленія о нарицательной стоимости постройки дороги согласно объявленнымъ уставу и техническимъ условіямъ, безъ малѣйшей перемѣны. Эти объявленія вскрываются въ совѣтѣ министерства путей сообщенія, и гласно прочитываются, при участіи представителей министерства финансовъ и государственнаго контроля. На основаніи сихъ объявленій, по окончательному соглашенію министровъ путей сообщенія и фининсовъ, постройка и эксплоатація дороги сдаются предложившему наименьшую цѣну; но если-бы низшая объявленная цѣна была признана неудобною, то министры путей сообщенія и финансовъ должны внести въ комитетъ министровъ соображенія о дальнѣйшихъ мѣрахъ къ осуществленію предпріятія. Концессія выдается избранному окончательно соискателю, съ Высочайшаго разрѣшенія, по представленіи имъ надлежащаго залога.

Во всѣхъ дальнѣйшихъ случаяхъ, кромѣ 2-хъ нижепоименованныхъ, постройка и эксплоатація новыхъ желѣзныхъ дорогъ и вѣтвѣй были сдаваемы которому-либо изъ *существующихъ* обществъ, уже эксплоатирующихъ дорогу сосѣднюю со вновь сдаваемою. Такъ были сданы дороги: Сумская—обществу Харьково-николаевской желѣзной дороги; Старо-русская—

обществу Новгородской дороги; Тифлисо-бакинская—обществу Поти-тифлисской дороги, переименованной тогда-же въ Закавказскую. Исключеніе составили только двѣ дороги: 1) Московско-мячковская, сданная товариществу на вѣрѣ; и 2) отъ Радицы близь Брянска, на Орловско-витебской дорогѣ, до Усты, съ вѣтвію до Песчаннаго,—сданная тоже товариществу, Мальцевскому.

Недавняя война пріостановила постройку желѣзныхъ дорогъ, особливо съ гарантіею дохода правительствомъ. Исключеніе было допущено лишь для Бендеро-галацкой дороги, построенной для военныхъ надобностей, и (въ 1879 г.) для кавказскаго края, вслѣдствіе особыхъ соображеній, порожденныхъ бывшею войною и присоединеніемъ отъ Турціи новыхъ областей къ кавказскому намѣстничеству.

Бендеро-галацкая дорога, построенная во время войны, распоряженіемъ управленія Дунайской дѣйствующей арміи, передана послѣ войны въ эксплоатацію обществу Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ числѣ Высочайше одобренныхъ для постройки желѣзныхъ дорогъ, коихъ осуществленіе замедляется преимущественно финансовыми соображеніями, заслуживаютъ особаго вниманія: Сибирская, продолженіе Донецкой къ Кривому Рогу, Вятско-двинская, Ивангородо-домбровская и др.

Относительно Сибирской дороги высказывались—въ правительственныхъ учрежденіяхъ, въ печати и въ засѣданіяхъ ученыхъ обществъ—два мнѣнія о направленіи сей дороги: по лѣвой-ли сторонѣ Волги, отъ С.-Петербурга, или по правой сторонѣ, отъ Москвы. Вопросъ этотъ обсуждался, въ 1875 г., въ комитетѣ и въ совѣтѣ министровъ; и по Высочайше утвержденному мнѣнію большинства членовъ совѣта министровъ, положено дать Сибирской дорогѣ слѣдующее направленіе: отъ Нижняго Новгорода, соединеннаго непосредственно съ Москвою, дорога должна идти по нагорному

(правому) берегу Волги, на Казань, Екатеринбургъ, Камышинъ и Тюмень; о продолженіи-же сей дороги отъ Тюмени до Артамоновской пристани на Тоболѣ должно быть постановлено особо.

Изысканія по сему направленію окончены въ министерствѣ путей сообщенія въ 1876 году.

Частныя ходатайства о разрѣшеніи постройки Сибирской желѣзной дороги, всей или только нѣкоторыхъ частей оной, продолжаютъ поступать въ министерство путей сообщенія по обоимъ направленіямъ: по утвержденному, называемому „южнымъ", и по другому, называемому „сѣвернымъ", которое шло-бы отъ С.-Петербурга, чрезъ Рыбинскъ, Ярославль и Вятку, на Пермь.

По ширинѣ рельсовыхъ путей, наши желѣзныя дороги подраздѣляются на 4 типа: 2. Техническое состояніе желѣзнодорожной сѣти.

1) узкоколейныя, въ *3 фута 6 дюймовъ шириною*,—408,823 верстъ (3 дороги: Ливенская, Новгородская и Ярославо-вологодская);
2) ширококолейныя въ *4 фута 8½ дюймовъ*, какъ западно-европейскія дороги,—524,182 версты (3 дороги: Варшаво-вѣнская, Варшаво-бромбергская и Лодзинская);
3) ширококолейныя въ *5 футовъ*,—21.341,121 верстъ (всѣ прочія дороги, кромѣ Царскосельской);
4) ширококолейная въ *6 футовъ*,—24,992 версты (одна Царскосельская).

Размѣръ пути въ 5 футовъ, данный на первыхъ значительныхъ русскихъ дорогахъ, обусловилъ эту ширину для всей русской желѣзнодорожной сѣти, за исключеніемъ дорогъ по лѣвую сторону Вислы, соединяющихся съ австрійскими и прусскими. Узкоколейныя дороги были построены съ особыми цѣлями: Ливенская—для опыта, а Новгородская и Вологодская—для удешевленія сооруженія.

Двойной рельсовый путь былъ уложенъ во время самой постройки только на 3-хъ дорогахъ: на Николаевской, Рижско-динабургской и Петергофской. Въ большей части прочихъ только дорожное полотно было устроиваемо на два пути, для облегченія послѣдующей укладки вторыхъ рельсовъ, при развитіи движенія на каждой дорогѣ. На нѣкоторыхъ изъ этихъ послѣднихъ дорогъ 2-й путь уже уложенъ по всему протяженію (на Московско-рязанской, Рязанско-козловской и Царскосельской); на иныхъ-же онъ уложенъ только частями (на Варшаво-вѣнской, Грязе-царицынской, Нижегородской, Московско-брестской, Московско-курской, Юго-западныхъ и С.-Петербурго-варшавской).

Устройство втораго пути производилось почти исключительно на счетъ особыхъ денежныхъ ссудъ изъ казны.

Желѣзные рельсы, уложенные первоначально на всѣхъ дорогахъ, постепенно замѣняются стальными, какъ болѣе прочными и слѣдовательно болѣе выгодными; къ тому-же и болѣе спокойными для движенія. Первая замѣна желѣзныхъ рельсовъ стальными производилась, въ видѣ опыта, съ 1866-го года, на дорогахъ главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Первая сплошная укладка стальныхъ рельсовъ начата съ 1869 года, на Николаевской дорогѣ. Стальные рельсы пріобрѣтались тогда заграницею.

Съ 1874 года начато правительствомъ поощреніе русскихъ заводчиковъ къ производству стальныхъ рельсовъ. Для сего, по Высочайшимъ повелѣніямъ 1874 и 1876 годовъ, министерство путей сообщенія заказываетъ стальные рельсы русскимъ заводамъ, и выдаетъ имъ премію, по 35-ти коп. за каждый пудъ, изготовленный по частнымъ заказамъ. Этими преміями доставляется заводчикамъ возможность уравнять стоимость русскихъ стальныхъ рельсовъ съ заграничными.

Первые стальные рельсы русскаго производства поставлены Путиловскимъ обществомъ, для Бендеро - галацкой

желѣзной дороги, въ 1877 г. Всего, по 1-е января 1880 г., на русскихъ заводахъ изготовлено стальныхъ рельсовъ правительственнаго заказа 15.300.000 пудовъ, и уплачено правительственной премiи, за изготовленiе таковыхъ рельсовъ по частнымъ заказамъ (свыше 8 миллiоновъ пудовъ), до $1^1/_2$ миллiона рублей.

Всѣхъ заводовъ, занимающихся въ Россiи выдѣлкою стальныхъ рельсовъ, въ настоящее время *восемь*. Ихъ можно подраздѣлить на 4 разряда, по употребляемому въ производство матерiалу, именно: 2 завода (Демидова и кн. Бѣлосельскаго) выдѣлываютъ стальные рельсы исключительно изъ *мѣстнаго* чугуна; 2 завода (Гута-Банкова и Новороссiйскiй) выдѣлываютъ оные изъ *мѣстнаго* чугуна *съ примѣсью старыхъ рельсовъ;* 2 завода (Брянскiй и Лильпопъ-Рау) — изъ *русскаго* и *иностраннаго* чугуна, *съ примѣсью старыхъ рельсовъ;* и 2 завода (Путилова и Берда) — изъ *иностраннаго* чугуна, *съ примѣсью старыхъ рельсовъ.* Примѣсь старыхъ рельсовъ постоянно мѣняется, составляя отъ 7% до 50%.

Подвижнаго состава на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ было къ 1 января 1880 года: паровозовъ 5.357, вагоновъ 112.312; именно:

паровозовъ—пассажирскихъ 99, товаро-пассажирскихъ 1.233, товарныхъ 3.894, станцiонныхъ 131;

вагоновъ — пассажирскихъ 8.090 (изъ нихъ: почтовыхъ 212, арестантскихъ 244, багажныхъ 851); товарныхъ и для спецiальныхъ (каменноугольныхъ и пр.) перевозокъ 104.292.

Увеличенiе количества подвижнаго состава, соотвѣтственно потребностямъ движенiя, рѣдко производится самими желѣзнодорожными обществами, на ихъ средства; но почти всегда на счетъ особыхъ денежныхъ пособiй изъ казны.

Для обезпеченiя желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ отечественнаго производства, по Высочайшимъ повелѣнiямъ 1874 и 1875 годовъ были сдѣланы значительные

правительственные заказы, именно: 550 паровозовъ, 550 вагоновъ пассажирскихъ и 20.500 вагоновъ товарныхъ.

Паровозы изготовляются, по правительственнымъ заказамъ, на *четырехъ* заводахъ: Невскомъ (рускаго общества механическихъ и горныхъ заводовъ), Коломенскомъ, Мальцовскомъ и на казенномъ Камско-воткинскомъ.

Вагоны по правительственнымъ заказамъ изготовляются на *семи* заводахъ, именно: Путиловскомъ, Самсоніевскомъ, Сормовскомъ, Коломенскомъ, Мальцовскомъ, Лильпопъ-Рау и Левенштейнъ и Русско-балтійскаго общества.

Для сбереженія лѣсовъ отъ истребленія, вслѣдствіе отопленія дровами паровозныхъ машинъ, — всемѣрно поощряется разработка и потребленіе желѣзными дорогами минеральнаго топлива. Этой цѣли содѣйствуется: проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ къ каменноугольнымъ мѣстностямъ, установленіемъ низкой провозной платы за перевозку минеральнаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ, значительными денежными ссудами изъ казны собственно для усиленія средствъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ минеральнаго топлива, учрежденіемъ съѣздовъ каменноугольныхъ промышленниковъ, и учрежденіемъ при министерствѣ путей сообщенія особой коммисіи, для сравнительнаго опредѣленія достоинствъ разныхъ сортовъ русскаго и иностраннаго каменныхъ углей. Въ этомъ отношеніи, впрочемъ, еще весьма многое остается сдѣлать.

3. Правительственный надзоръ за желѣзными дорогами.

При возникновеніи частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, пока не опредѣлилось ихъ важного общественного и государственнаго значенія, казалось излишнимъ имѣть надъ ними большій правительственный надзоръ, чѣмъ имѣется надъ остальными частными техническими предпріятіями.

Это выразилось, между прочимъ, и въ первоначальныхъ уставахъ желѣзныхъ дорогъ, именно: Царскосельская и Петергофская дороги были предоставлены въ *безсрочное* вла-

дѣніе частнымъ обществамъ;—въ § 3 устава Царскосельской дороги сказано: „Какъ проѣздъ по шоссе остается, по прежнему, совершенно свободнымъ, то установленіе платы за проѣздъ пассажировъ и провозъ клади *предоставляется усмотрѣнію* правленія общества"; и т. п.

Но быстрота и дешевизна передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ, не допускающія соперничества съ ними другихъ сухопутныхъ сообщеній, придаютъ имъ значеніе монопольныхъ путей въ прилежащихъ мѣстностяхъ; и чрезъ это онѣ дѣлаются одною изъ могущественнѣйшихъ государственныхъ силъ, имѣющею самое разностороннее приложеніе: экономическое, политическое, стратегическое, образовательное и обще-административное. Вслѣдствіе сего, для предупрежденія невнимательнаго распоряженія или даже злоупотребленія такою силою, потребовалось учредить и постоянно содержать надъ пользованіемъ оною правительственный надзоръ.

Къ этому общему и повсюду признаваемому основанію для надзора за желѣзными дорогами, присоединяется въ нашемъ отечествѣ другое, именно: значительный размѣръ правительственнаго денежнаго участія въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, вслѣдствіе ручательства за высокую доходность оныхъ, и вслѣдствіе затраты въ нихъ болѣе казенныхъ средствъ и государственнаго кредита, чѣмъ частныхъ капиталовъ и кредита.

Правительственный надзоръ надъ желѣзными дорогами усиливался у насъ соотвѣтственно расширенію желѣзнодорожной сѣти. Въ послѣднихъ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ онъ выразился слѣдующими постановленіями:

1) правительству предоставляется отряжать особыхъ чиновниковъ для наблюденія за дѣйствительностію и правильностію приходовъ и расходовъ желѣзнодорожнаго общества, по сооруженію и эксплоатаціи желѣзной дороги;

2) для ежегодной повѣрки дѣйствій и отчетныхъ книгъ

правленія желѣзнодорожнаго общества, министры путей сообщенія и финансовъ и государственный контролеръ могутъ ежегодно назначать особыя коммисіи;

3) для мѣстнаго наблюденія надъ производствомъ работъ и эксплоатаціи желѣзной дороги, при ней состоитъ инспекція отъ министерства путей сообщенія;

и 4) для надзора за правильностію дѣйствій собственно правленія и общаго акціонернаго собранія желѣзнодорожнаго общества, въ составѣ правленія общества состоятъ постоянные представители правительства, одинъ или нѣсколько.

Дабы, при стольких орудіяхъ надзора, правительство дѣйствительно могло своевременно и успѣшно останавливать и исправлять ошибочныя дѣйствія желѣзнодорожныхъ управленій,—необходимо постановить достаточныя мѣры взысканія за нарушеніе или неисполненіе обществами своихъ обязанностей и за промедленіе въ исполненіи законныхъ требованій министерства путей сообщенія. Этотъ предметъ уже давно на очереди, и матеріалы къ его разрѣшенію постепенно разрабатываются.

4. Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ.

Экономическія и климатическія особенности и большія протяженія нашего отечества значительно затрудняютъ эксплоатацію нашихъ желѣзныхъ дорогъ, сравнительно съ западно-европейскими.

Болѣе половины всѣхъ перевозокъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ занято предметами сельской промышленности, нуждающимися въ низкихъ провозныхъ цѣнахъ; и приблизительно одна седьмая часть всѣхъ перевозокъ занята лѣсомъ, солью, каменнымъ углемъ, коихъ передвиженіе на большихъ разстояніяхъ возможно только при меньшей еще, чѣмъ для хлѣбныхъ произведеній, провозной платѣ.

Кромѣ того, значительное большинство желѣзнодорожныхъ грузовъ направляется только къ морскимъ портамъ и къ западной границѣ; а въ обратномъ направленіи почти всѣ

вагоны перевозятся порожними. Вслѣдствіе сего провозная плата, взимаемая за доставку грузовъ въ одномъ направленіи, должна оплачивать почти всѣ расходы по передвиженію желѣзнодорожныхъ поѣздовъ въ обоихъ направленіяхъ. А какъ болѣе половины желѣзнодорожныхъ грузовъ, перевозимыхъ на значительныхъ разстояніяхъ, составляетъ зерновой хлѣбъ, за провозъ коего взимается, на большихъ разстояніяхъ, около $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты, — то въ дѣйствительности, за вычетомъ расходовъ на обратное передвиженіе порожняго вагона, — желѣзная дорога весьма часто выручаетъ за провозъ пуда хлѣба на 100 верстахъ не болѣе 1-й копѣйки.

Неудобство односторонняго передвиженія грузовъ увеличивается еще тѣмъ, что хозяева хлѣбовъ, по уборкѣ оныхъ съ полей, спѣшатъ доставкою урожая къ портамъ, для продажи за границу; и торопясь воспользоваться краткимъ остающимся временемъ хорошей погоды и сноснаго состоянія проселочныхъ дорогъ, они свозятъ хлѣба одновременно, большими массами, къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ.

Невозможность удовлетворенія всѣхъ одновременныхъ требованій на безотлагательную отправку массы подвезенныхъ къ станціямъ грузовъ—порождаетъ нареканія, жалобы. Между тѣмъ русскія желѣзныя дороги, безплатно предоставляющія грузителямъ обширныя пространства при станціяхъ, для склада грузовъ, — оказываютъ въ этомъ отношеніи гораздо болѣе содѣйствія торговлѣ, чѣмъ это дѣлается въ другихъ государствахъ. Въ Германіи и въ Австріи, напримѣръ, неотлагательный пріемъ грузовъ къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, при одновременномъ чрезмѣрномъ притокѣ оныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ,—необязателенъ.

Для нашихъ желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ значительно дешевле иностранныхъ, и потому гораздо слабѣйшихъ чѣмъ западно-европейскія,—представляется несравненно менѣе возможности принимать и отправлять неотлагательно

грузы, стекающіеся одновременно въ несравненно большемъ количествѣ и съ несравненно большею быстротою, чѣмъ это случается въ другихъ государствахъ.

Эти неудобства, особенно чувствительныя для русской торговли по кратковременности навигаціи въ нашихъ замерзающихъ портахъ, значительно ослабнутъ—съ устройствомъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ и съ достаточнымъ расширеніемъ помѣщеній для склада грузовъ въ портахъ.

Устройству шоссейныхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ положено уже, какъ упомянуто въ статьѣ о шоссейныхъ дорогахъ, начало,—трудами спеціальной коммисіи, учрежденной при министерствѣ путей сообщенія изъ представителей разныхъ вѣдомствъ. Для устройства-же собственно желѣзныхъ подъѣздныхъ путей выработаны уже основныя положенія.

Относительно улучшенія торговыхъ портовъ и устройства при нихъ достаточныхъ помѣщеній для складовъ, слѣдуетъ ожидать пользы, независимо отъ исполняемыхъ уже портовыхъ работъ, и отъ содѣйствія портовыхъ городскихъ обществъ, привлекаемыхъ къ участію въ разработкѣ столь важнаго предмета.

Кромѣ того, нынѣшнія неудобства желѣзнодорожной перевозки хлѣбныхъ грузовъ должны въ близкомъ будущемъ значительно уменьшиться—вслѣдствіе усиленія перевозочныхъ средствъ (паровозовъ и вагоновъ) и пропускной способности нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Большинство сихъ дорогъ, бывъ уложено въ одинъ путь и съ малымъ числомъ разъѣздовъ и другихъ приспособленій, можетъ отправлять лишь незначительное число поѣздовъ.

При выдачѣ концессій на постройку желѣзныхъ дорогъ, опредѣлялись для каждой всѣ условія устройства и обязательное количество подвижнаго состава. Это количество

опредѣлялось по предполагаемому въ ближайшемъ будущемъ, съ развитіемъ торговаго движенія, количеству груза. Но предположенія эти дѣлались съ крайнею осторожностью, дабы не преувеличивать стоимости первоначальнаго устройства дорогъ и будущихъ расходовъ казны по уплатѣ гарантированныхъ процентовъ на затраченный капиталъ. Этимъ путемъ было достигнуто пониженіе стоимости постройки желѣзныхъ дорогъ до 40.000 руб. и даже низшей строительной цѣны съ версты дороги;—это дало возможность уменьшить напряженіе государственныхъ средствъ, при быстромъ сооруженіи болѣе 22.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ.

Движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ западной Европы несравненно равномѣрнѣе нашего, посему и тамошнимъ дорогамъ гораздо легче удовлетворять требованіямъ торговли. Притомъ иностранныя желѣзныя дороги строились и строются на болѣе широкихъ началахъ, соотвѣтственно уже сложившимся и значительно развившимся и выяснившимся потребностямъ движенія.

По среднему выводу на версту протяженія западно-европейскихъ и русскихъ желѣзныхъ дорогъ, сооруженіе оныхъ обошлось на каждую версту:

въ Германіи	около	85.000	р.	мет.
„ Франціи	„	123.000	„	„
„ Англіи	„	163.000	„	„
„ Россіи	„	60.000	„	„

Придерживаясь заграничной системы постройки дорогъ, широко удовлетворяющихъ всѣмъ потребностямъ,—едва-ли можно было-бы построить у насъ, на затраченный до сего времени капиталъ, болѣе двухъ третей нынѣшняго протяженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ распространеніе сѣти удобныхъ путей оказываетъ странѣ—особливо-же столь обширной, какъ Россія,—несравненно болѣе пользы, чѣмъ оказало-бы сосредоточеніе самыхъ совершенныхъ путей

на небольшой, сравнительно, площади. Слѣдовательно, въ данномъ случаѣ выразился въ нашей желѣзнодорожной исторіи совершенно вѣрный разсчетъ въ денежныхъ затратахъ и совершенно вѣрный взглядъ на значеніе желѣзнодорожныхъ сообщеній.

По мѣрѣ распространенія желѣзнодорожной сѣти, къ ней притекаютъ грузы сельскаго хозяйства, въ размѣрахъ небывалыхъ прежде, даже невозможныхъ безъ такого орудія быстрой и дешевой перевозки. Кромѣ того, развивая и усиливая промышленную и торговую дѣятельность, эти усовершенствованные пути привлекаютъ къ общей государственной жизни (какъ уже было замѣчено выше) и такія мѣстности, въ которыхъ обильныя естественныя богатства, плодородная почва и минеральныя залежи оставались безъ разработки, по отдаленности отъ мѣстъ сбыта.

При меньшемъ протяженіи нашей желѣзнодорожной сѣти, примѣрно до 12—14.000 верстъ, хотя-бы обставленныхъ полнѣе и, вслѣдствіе сего, сосредоточенныхъ на меньшемъ пространствѣ, — конечно было-бы доставлено несравненно болѣе удобства для прилежащихъ къ этой малой сѣти мѣстностей; но какъ площадь, оживляемая желѣзными дорогами, такъ и общее количество грузовъ, по нимъ перевозимыхъ, были-бы несравненно менѣе нынѣшнихъ, и производительныя силы нашего отечества никакъ не могли-бы достигнуть столь быстраго и сильнаго развитія, какого онѣ достигли въ минувшее 25-тилѣтіе.

Во время войны 1853 и 1854 годовъ, когда Россія имѣла всего 979 верстъ желѣзныхъ дорогъ, было отправлено, по закрытіи портовъ, чрезъ нашу западную границу, въ предѣлы государствъ остававшихся открытыми для нашей торговли—всего 2 мил. 368 тыс. пудовъ груза; между тѣмъ какъ въ 1877 году, когда финансовыя средства Россіи были напряжены въ высшей степени, было вывезено чрезъ сухопутную

западную границу болѣе 96-ти милліоновъ пудовъ, независимо отъ 165 мил. пудовъ хлѣба, доставленнаго къ портамъ для морской отправки.

Такимъ образомъ, въ 1877 г. было отправлено за границу небывалое прежде количество хлѣбныхъ и другихъ сельскихъ произведеній—единственно вслѣдствіе существованія обширной желѣзнодорожной сѣти, служившей, въ то же время, для перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ.— Это оказалось возможнымъ только вслѣдствіе предпринятой и исполненной, въ царствованіе Вашего Величества, системы покрытія желѣзнодорожною сѣтію сколь можно большей площади государства.

По мѣрѣ развитія желѣзнодорожной сѣти, чрезъ выдачу концессій на постройку и эксплоатацію отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ,—обнаруживалась необходимость объединенія дѣятельности сихъ дорогъ, особливо тѣхъ, которыя смыкаются въ цѣлыя линіи, прорѣзывающія большія пространства и соединяющія важные торговые пункты.

Необходимость такого объединенія побудила къ созыву въ 1869 году, при министерствѣ путей сообщенія, общаго съѣзда представителей желѣзнодорожныхъ предпріятій.

На этомъ первомъ общемъ съѣздѣ было, между прочимъ, положено начало „прямой", т. е. непрерывной перевозкѣ пассажировъ по смыкающимся желѣзнымъ дорогамъ, и состоялось распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ по группамъ и назначеніе перегрузочныхъ станцій для „прямой", т. е. непрерывной перевозки грузовъ по смыкающимся желѣзнымъ дорогамъ, эксплоатируемымъ разными обществами. При этомъ-же, для частныхъ соглашеній между дорогами той-же группы, было опредѣлено составлять частные съѣзды представителей тѣхъ дорогъ.

Эти съѣзды продолжаются до сего времени, но практическіе отъ нихъ результаты постепенно уменьшаются. Съ

1877 г. прекращено назначеніе на общіе съѣзды предсѣдателей отъ министерства путей сообщенія.—Всѣ желѣзнодорожные вопросы, имѣющіе общее значеніе, разсматриваются нынѣ въ министерствѣ путей сообщенія, при участіи, въ мѣрѣ надобности, приглашаемыхъ къ совѣщанію представителей желѣзнодорожныхъ правленій. Утвержденныя министромъ путей сообщенія мѣры сообщаются въ желѣзнодорожныя правленія къ обязательному исполненію. Ежегоднымъ-же общимъ желѣзнодорожнымъ съѣздамъ предоставляется разработывать вопросы по взаимнымъ отношеніямъ желѣзнодорожныхъ обществъ; но рѣшенія таковыхъ съѣздовъ могутъ быть приводимы въ исполненіе только съ утвержденія министра путей сообщенія.

Кромѣ разныхъ другихъ мѣръ, для наилучшаго приспособленія желѣзнодорожной эксплоатаціи къ успѣшному удовлетворенію потребностей грузоваго и пассажирскаго передвиженія, съ Высочайшаго разрѣшенія оказываются желѣзнымъ дорогамъ значительныя денежныя пособія изъ казны, для прокладки вторыхъ путей, вообще для усиленія пропускной способности дорогъ и для увеличенія подвижнаго ихъ состава. Для временнаго-же усиленія перевозочныхъ средствъ дорогъ, когда это требуется особымъ притокомъ грузовъ, имъ предоставляются въ распоряженіе, за установленную плату, принадлежащіе правительству паровозы и вагоны, и оказывается содѣйствіе въ наймѣ подвижного состава съ тѣхъ дорогъ, на коихъ перевозочныя средства свободны.

По даннымъ объ эксплоатаціи всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1877 г., оказываются слѣдующіе результаты:

Валовой сборъ на всѣхъ дорогахъ составилъ до 193 мил. руб., т. е. по 10.219 руб. на версту.

Наибольшій валовой доходъ доставила Николаевская желѣзная дорога, по 43.760 р. на версту; наименьшій—Ярославско-вологодская узкоколейная, по 2.067 р. на версту.

При этомъ не считается Боровичская дорога, на которой движенiе тогда еще не установилось;—на ней получено было валоваго сбора только 978 руб. на версту.

Расходы по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ простирались до 121 мил. руб., или (круглымъ числомъ) около 6.425 руб. на версту.—Слѣдовательно, валовой расходъ всей эксплоатацiи поглощалъ до 63% валоваго дохода.

По отдѣльнымъ дорогамъ отношенiе расхода къ валовому доходу было весьма различно, именно: на 6-ти дорогахъ (Константиновской, Лозово-севастопольской, Орловско-грязской, Риго-больдерааской, Ряжско-вяземской и Сестрорѣцкой) валовой доходъ былъ недостаточенъ для покрытiя валоваго расхода; — на 10-ти дорогахъ валовой расходъ составилъ около 50% валоваго дохода (на Варшаво-вѣнской, Николаевской, Динабурго-витебской, Нижегородской, Кiево-брестской, Курско-кiевской, Московско-рязанской, Московско-ярославской, Рыбинско-бологовской и Рязанско-козловской);—на остальныхъ онъ былъ свыше 50%.

Чистый доходъ отъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ составилъ около 72-хъ мил. руб., т. е. около 3.800 р. на версту.

Наибольшiй чистый доходъ былъ доставленъ Николаевскою дорогою, 21.524 р. на версту. За нею слѣдовали: Московско-рязанская — 16.766 р. на версту и Рязанско-козловская—12.040 р. на версту.

Вообще валовой доходъ слагался изъ слѣдующихъ поступленiй:

а) за перевозку пассажировъ:

1-го класса	3.000.000 р.		
2-го класса	8.000.000 „		
3-го и 4-го классовъ.	24.500.000 „	35.500.000	23%
военныхъ чиновъ и арестантовъ . .		7.000.000	
экстренные поѣзды и дополнительные сборы		1.000.000	

б) за перевозку грузовъ:

большой скорости.	3.300.000	74%
малой скорости	117.400.000	
багажа, скота, экипажей и т. п.	22.600.000	

в) за наемъ буфетовъ, аренду земель, наемъ помѣщеній, сборъ съ телеграфа и различныя поступленія. . 6.500.000 = 3%

193.300.000 р.

Всѣхъ поѣздовъ было отправлено въ 1877 году:

большой скорости	100.000,	на 26.500.000	верстъ.
малой скорости	315.000,	„ 59.000.000	„
служебныхъ и рабочихъ .	100.000,	„ 3.000.000	„
Всего . .	515.000,	на 88.000.000	верстъ.

Въ этихъ поѣздахъ было перевезено:

А) пассажировъ:

а) по общему тарифу:

1-го класса	700.000	= 2,69%
2-го класса	3.300.000	= 12,70%
3-го и 4-го клас. .	22.000.000	= 84,61%
	26.000.000	= 100%

б) по уменьшенному тарифу:

военныхъ чиновъ	5.500.000
арестантовъ	300.000
разныхъ лицъ.	200.000
	6.000.000

Средній проѣздъ пассажира былъ . . . . 94 версты.
„ „ военнаго чина . . . . . 284 „

Б) грузовъ:

большой скорости и багажа . .	19.500.000	пудовъ.
малой скорости	1.739.000.000	„
воинскихъ принадлежностей . . .	10.500.000	„

Кромѣ того, перевезено свыше 183 мил. пуд. груза для собственныхъ надобностей желѣзныхъ дорогъ.

Средній пробѣгъ пуда груза составлялъ:

въ поѣздахъ большой скорости 215 верстъ.

" " малой " 395 "

Для всесторонней оцѣнки государственнаго значенія устроенной въ теченіе 25-ти минувшихъ лѣтъ, сѣти желѣзныхъ дорогъ, нельзя оставить безъ вниманія и многосторонней пользы отъ ускоренія правительственныхъ и частныхъ сношеній, по нуждамъ административнымъ, политическимъ, торговымъ и личнымъ.

Условіями сдачи желѣзныхъ дорогъ въ частную эксплоатацію оговорена въ большинствѣ случаевъ безплатная перевозка почты. Направленіемъ почтовой пересылки по желѣзнымъ дорогамъ не только ускорены сношенія, но принесена двоякая выгода государственной казнѣ, именно: прямая—чрезъ удешевленіе почтовой доставки, косвенная—чрезъ доставленіе возможности значительнаго уменьшенія конныхъ ямскихъ поставокъ на параллельныхъ съ желѣзными дорогами почтовыхъ трактахъ. Кромѣ того, вслѣдствіе проложенія желѣзныхъ дорогъ преимущественно между важнѣйшими торговыми и административными пунктами,—почтовые тракты, почти упраздняемые постройкою сихъ дорогъ, оказываются именно такими, которые представляли для казны наибольшее бремя, вслѣдствіе сильнѣйшихъ конныхъ ямскихъ постовъ и высокой денежной приплаты изъ казны.

Сравненіе прежнихъ расходовъ съ нынѣшними по содержанію почтъ всего яснѣе показываетъ выгоду казны отъ направленія почты желѣзными дорогами. Въ 1830 году, при прогонной платѣ по $1^1/_2$ коп. на версту и лошадь, казна приплачивала, за содержаніе 32.839 почтовыхъ лошадей, 1.650.573 рублей;—въ 1864 г., при прогонной платѣ по 3 и 4 коп. на версту и лошадь, казна приплачивала, за содержаніе 47.098 почтовыхъ лошадей, 7.560.030 руб.;—въ 1868 г. казна приплачивала, за содержаніе 39.403 лошадей, 6.033.036 руб.;—

въ 1877 году, за содержаніе 21.368 почтовыхъ лошадей, только 3.045.683 руб. Въ 1854 году почты прошли по желѣзнымъ дорогамъ 56.720 вер., съ уплатою 62.050 руб.;— въ 1877 году онѣ прошли 18 милiоновъ верстъ, съ уплатою 335.000 руб. Эту послѣднюю цифру можно считать нормальною, ибо во всѣ новѣйшіе желѣзнодорожные уставы включается обязательная безплатная перевозка почты.

Финансовое положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ опредѣляется слѣдующими соображеніями:

Выше было объяснено, что наши желѣзныя дороги, бывъ устроены съ ограниченнымъ развитіемъ путей, сооруженій и техническихъ приспособленій, принесли громадную и многостороннюю пользу государству, и обошлись по 60.000 руб. за версту.—Правительство обезпечило большинству дорогъ доходъ на затраченный капиталъ въ 5% и $^{1}/_{10}$% погашенія;—слѣдовательно, эксплоатація дорогъ должна окупаться и не нуждаться въ приплатѣ правительственной гарантіи съ того времени, когда чистый доходъ отъ нея составитъ около 3.000 руб. мет. на версту.

Въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ общій валовой доходъ отъ желѣзныхъ дорогъ превышалъ 8.000 руб., возросталъ до 10.000 руб. и въ 1878 г. превзошелъ 11.000 руб. на версту. Чистый-же доходъ дошелъ до 3.850 руб. кр. на версту.

Возрастаніе доходности желѣзныхъ дорогъ есть прямое послѣдствіе развитія желѣзнодорожной сѣти и устройства питательныхъ къ ней вѣтвей, открывающихъ новые пути къ торговымъ центрамъ и къ уединеннымъ мѣстностямъ. Это возрастаніе несомнѣнно должно увеличиваться, а съ нимъ долженъ увеличиваться и поверстный валовой доходъ.

Отношеніе расхода къ валовому доходу, составляющее нынѣ отъ 63 до 65%, объясняется, между прочимъ, признанною въ послѣдніе годы необходимостью замѣны желѣзныхъ рельсовъ стальными. Производимый для сего расходъ,

оправдываемый большею продолжительностью службы стальныхъ рельсовъ, прекратится съ перемѣною остающихся еще желѣзныхъ рельсовъ на нѣкоторыхъ дорогахъ. Это должно послѣдовать около 1885 года. Затѣмъ можно надѣяться, что поверстный расходъ значительно уменьшится, и отношеніе расхода къ валовому доходу не будетъ превышать 60%.

При такомъ условіи, чистый доходъ съ желѣзныхъ дорогъ превзойдетъ 4.000 руб. кред. на версту;—тогда можно будетъ считать доходность нашихъ желѣзныхъ дорогъ обезпеченною настолько, что прекратятся требованія правительственныхъ приплатъ по гарантіи, и начнется возвращеніе правительству полученныхъ желѣзными дорогами денежныхъ пособій и ссудъ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ представлены свѣдѣнія и выводы по главнымъ результатамъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ за 1877 и 1878 года:

			1877 г.	1878 г.
I.	Длина дорогъ:	къ концу года . .	19.380 вер.	20.554 вер.
		средняя въ эксплоатаціи	19.118 „	19.837 „
II.	Перевозка пассажировъ:	общее число пассажировъ	32 милл.	38 милл. 600 тыс.
		число пассажиро-верстъ на версту дороги . . .	214 тыс.	251 тыс.
III.	Перевозка багажа и товаровъ (большой и малой скорости).	общій вѣсъ	1.750 милл.	2.110 милл.
		число пудоверстъ на версту. . . .	21 милл.	22 милл. 560 тыс.
IV.	Валовой доходъ:	вообще	193½ милл.	221½ милл.
		на версту.	10 тыс.	11 тыс.
V.	Расходъ:	вообще	121 милл.	145 милл.
		на версту. . . .	6.300 руб.	7.300 руб.
VI.	Чистый доходъ:	вообще	72 милл.	76½ милл.
		на версту.	3.780 руб.	3.860 руб.
VII.	Отношеніе расхода къ доходу . .		62,6%	65,4%

Въ сумму эксплоатаціонныхъ расходовъ вошли и отчисленія на содержаніе правительственныхъ желѣзнодорожныхъ инспекцій и полицій и на устройство и содержаніе техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ. Отчисленіями на содержаніе техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ (по 15-ти руб. въ годъ съ версты протяженія каждой дороги) создается новый видъ производительности желѣзнодорожной сѣти,—чрезъ непосредственное содѣйствіе дѣлу народнаго образованія, притомъ образованія техническаго, прикладного. Этимъ путемъ подготовляется и для надобностей желѣзныхъ дорогъ запасъ второстепенныхъ техниковъ-спеціалистовъ, которые доселѣ нанимались преимущественно изъ иностранцевъ. Болѣе подробныя свѣдѣнія объ этихъ училищахъ изложены далѣе, въ статьѣ объ учебныхъ заведеніяхъ вѣдомства путей сообщенія.

Въ приложенныхъ къ этому отчету 4-хъ діаграммахъ показаны: I) развитіе и поверстный доходъ русской желѣзнодорожной сѣти, II) валовой и чистый доходъ желѣзнодорожной сѣти съ 1867 г. по 1877 г., III) общее число пассажировъ, съ распредѣленіемъ ихъ по классамъ, и общее число пассажиро-верстъ на версту русской желѣзнодорожной сѣти, съ 1867 г. по 1877 годъ; и IV) общее количество грузовъ, съ распредѣленіемъ по большой и малой скоростямъ, и пробѣгъ общаго количества грузовъ, въ пудо-верстахъ, на версту русской желѣзнодорожной сѣти, съ 1867 г. по 1877 годъ.

V. Отдѣльныя сооруженія и работы.

Изъ числа отдѣльныхъ сооруженій и работъ, исполненныхъ подъ вѣдѣніемъ главнаго управленія и министерства путей сообщенія въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ, заслуживаютъ особаго упоминанія въ настоящемъ краткомъ отчетѣ слѣдующія: 1) домъ въ С.-Петербургѣ, для помѣщенія центральныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія; 2) водоснабженіе Москвы; 3) перестройка шпица надъ соборомъ святыхъ апостоловъ Петра и Павла въ с.-петербургской крѣпости; 4) каменный мостъ въ Москвѣ; 5) памятникъ Императору Николаю I-му; 6) памятникъ тысячелѣтію Россіи; 7) памятникъ Императрицѣ Екатеринѣ II-й.

1. Домъ въ С.-Петербургѣ для помѣщенія центральныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія.

До 1862 года не имѣлось достаточнаго казеннаго помѣщенія для центральныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія. Нѣкоторыя изъ нихъ, какъ-то: штабъ корпуса путей сообщенія, совѣтъ главнаго управленія и особенная канцелярія главноуправляющаго—помѣщались въ казенномъ домѣ у Обухова моста, купленномъ въ 1810 г. отъ князя Юсупова и назначенномъ, съ 1822 года, для жительства главноуправляющаго; другія-же, какъ-то: департаментъ разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ, департаментъ ревизіи отчетовъ и общій архивъ—помѣщались у Аларчина моста, въ казенномъ домѣ, купленномъ въ 1823 г. отъ вице-адмирала Синявина; наконецъ

третьи, именно: департаменты хозяйственный и искусственныхъ дѣлъ—помѣщались въ наемныхъ квартирахъ, въ частныхъ домахъ, за цѣну до 17.000 руб. въ годъ, и цѣна эта постоянно возрастала, вслѣдствіе общаго вздорожанія квартиръ.

Разбросанность учрежденій по разнымъ домамъ и даже разнымъ частямъ города значительно затрудняла наблюденіе надъ дѣйствіями сихъ учрежденій и успѣшное направленіе и движеніе дѣлъ. Кромѣ того, помѣщеніе въ частныхъ домахъ, гдѣ находились и другіе жильцы и промышленныя заведенія и разныя мастерскія, представляло, кромѣ многихъ неудобствъ, опасность отъ пожара.

15-го мая 1858 года, съ Высочайшаго разрѣшенія, пріобрѣтенъ покупкою, за 115.000 руб., старый двухъэтажный домъ князя Дондукова-Корсакова, смежный съ казеннымъ помѣщеніемъ главноуправляющаго путями сообщенія; и на этомъ мѣстѣ построенъ домъ для всѣхъ центральныхъ учрежденій главнаго управленія путей сообщенія, въ которомъ и нынѣ помѣщаются учрежденія министерства.

Сія постройка начата въ 1858 г., кончена въ 1862 г. На мѣстѣ купленнаго стараго дома возведенъ четырехъэтажный новый каменный домъ, съ флигелями; и въ немъ, кромѣ центральныхъ учрежденій, помѣщаются нынѣ: типографія министерства и правленіе I-го округа путей сообщенія. Домъ построенъ по плану архитектора Гребенка. Постройка обошлась около 350.000 руб. Тогда-же проданъ упомянутый казенной домъ у Аларчина моста, за 55.000 р., которые внесены въ государственное казначейство.

2. Водоснабженіе Москвы.

Водопроводъ изъ мытищинскихъ ключей, устроенный по повелѣнію Императрицы Екатерины II-й для снабженія Москвы водою, по проекту инженера генерала Бауера,—былъ усовершенствованъ въ 1826—35 годахъ, начальникомъ IV округа путей сообщенія, генералъ-маіоромъ Янишемъ. Съ того времени онъ доставлялъ для потребностей Москвы

по 200 тысячъ ведеръ въ сутки, что́ составляло только по $^2/_3$ ведра на человѣка.

По недостаточности такого количества воды для московскаго населенія, быстро возраставшаго,—пытались усилить водоснабженіе города чрезъ подъемъ воды машинами изъ рѣки Москвы. Но, при неудовлетворительномъ качествѣ москворѣцкой воды, эта попытка была постепенно оставлена.

Въ 50-хъ годахъ инженеръ баронъ Дельвигъ проектировалъ усиленіе мытищинскихъ ключей чрезъ углубленіе ключевыхъ бассейновъ, посредствомъ укладки на дно сихъ ключей непроницаемаго для воды ростверка, съ чугунною трубою, изъ которой образовался пріемникъ ключевой воды, притекавшей съ большею скоростію, вслѣдствіе увеличенія напора съ пониженіемъ уровня пріемника. Кирпичная галлерея, проведенная прежде отъ мытищинскихъ ключевыхъ бассейновъ къ Алексѣевскому водоподъемному зданію, была замѣнена, по проектамъ инженеровъ Максимовича и барона Дельвига, чугунною водопроводною трубою въ 20 дюймовъ діаметромъ, на протяженіи 13 верстъ, съ подъемомъ на $24^1/_2$ фута отъ Мытищей до Алексѣевскаго зданія. Такой подъемъ воды достигнутъ двумя паровыми машинами, съ насосами, въ 10 силъ каждая. Въ Алексѣевскомъ водоподъемномъ зданіи поставлены двѣ паровыя машины, въ 48 силъ каждая, и отъ этого зданія до Сухаревой башни, на протяженіи 4 вер. 221 саж., положена чугунная напорная труба, діаметромъ въ 16 дюймовъ, въ помощь старой трубѣ, въ 10,2 дюйма діаметромъ. Въ Сухаревой башнѣ устроенъ резервуаръ, вмѣстимостію свыше 9.000 ведеръ, и сѣть водопроводовъ увеличена до 44-хъ верстъ, съ 26-ю разборными водоемами.

Работы эти, начатыя въ 1850 г., кончены въ 1858 г. Помощью сего сооруженія доставляется Москвѣ болѣе 500.000 ведеръ мытищенской ключевой воды въ сутки.

Впослѣдствіи это водоснабженіе Москвы увеличено дополнительными работами, произведенными въ 1867—71 годахъ инженеромъ путей сообщенія Поповымъ, который, воспользовавшись водоноснымъ слоемъ, залегающимъ подъ Ходынскимъ полемъ, за Тверскою заставою, устроилъ у Скаковаго поля пріемный колодезь, дающій въ сутки по 270—300 тысячъ ведеръ воды, равнаго съ мытищинскою качества. Чрезъ устройство здѣсь водоподъемнаго зданія, съ 2-мя паровыми двигателями, и водонапорной башни, получилась возможность провести отсюда воду до соединенія, у Тріумфальныхъ воротъ, съ прежнимъ городскимъ водопроводомъ; черезъ чтó увеличено водоснабженіе Москвы до 770 тысячъ ведеръ въ сутки.

Въ концѣ 1871 года хозяйственное завѣдываніе московскими водопроводами передано, по Высочайшему повелѣнію 26 февраля 1871 года, московской городской думѣ. Съ этого времени работы по водопроводамъ зависятъ уже отъ почина самой думы; но онѣ производятся по утвержденнымъ отъ министерства путей сообщенія проектамъ и подъ его надзоромъ.

Въ теченіе послѣднихъ 9-ти лѣтъ работы московской думы состояли въ ремонтномъ содержаніи и въ распространеніи водопроводной сѣти, чрезъ проведеніе воды въ частные дома, замѣну фонтановъ водоразборными колодезями и распространеніе мытищинскихъ бассейновъ и ходынскаго колодезя, для увеличенія притока воды въ городскіе водопроводы.

Такимъ образомъ, въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ, Москва обезпечена тройнымъ противу прежняго количествомъ хорошей здоровой воды.

3. Перестройка Петропавловскаго шпица въ С.-Петербургѣ.

Въ 1854 г. было замѣчено покривленіе креста на шпицѣ надъ соборомъ св. апостоловъ Петра и Павла въ с.-петербургской крѣпости и качаніе самаго шпица.

Инженерный департаментъ военнаго министерства, объявивъ конкурсъ на составленіе проекта для снятія со шпица ангела съ крестомъ и для пересмотра самаго шпица, избралъ проектъ военнаго инженеръ-капитана Паукера, которымъ и были построены лѣса вокругъ шпица, въ 1855 г.

По осмотрѣ шпица тремя коммисіями, оказалось, что деревянный остовъ онаго, неудовлетворительно срубленный въ половинѣ прошлаго столѣтія, началъ гнить, вслѣдствіе дурной покрышки, и что прочность шпица не можетъ быть обезпечена никакими исправленіями. Вслѣдствіе сего было признано за лучшее безотлагательно перестроить самый шпицъ.

Для исполненія сей работы, потребовалось перестроить и лѣса, которые, по условіямъ конкурса, опирались на шпицѣ и слѣдовательно, по разборкѣ шпица, не представляли-бы достаточнаго сопротивленія вѣтру.

Производствомъ работъ, начатыхъ весною 1857 года, завѣдывалъ инженеръ путей сообщенія полковникъ Журавскій. Работы были кончены и соборъ освященъ 30-го ноября 1858 г. Новый шпицъ сдѣланъ изъ желѣза, на Воткинскомъ заводѣ, и покрытъ мѣдными позолоченными листами. Высота колокольни 400 футовъ.

4. Перестройка московскаго каменнаго моста.

Старый каменный москворѣцкій мостъ, начатый постройкою въ 1643 г. и оконченный въ 1687 году, въ правленіе царевны Софіи, пришелъ въ ветхость и подлежалъ перестройкѣ. Проектъ новаго моста былъ Высочайше утвержденъ 27-го іюля 1857 года.

Производителемъ работъ былъ инженеръ П. С. Даниловъ. Работы производились съ подряда.—12-го августа 1859 г. оконченъ постройкою новый мостъ, съ желѣзными фермами, на 12 футовъ надъ горизонтомъ высокихъ водъ.

5. Памятникъ Императору Николаю I.

Сооруженіе памятника Императору Николаю I, по проекту архитектора Монферрана, начато въ 1856 г., подъ вѣдѣніемъ управлявшаго удѣлами графа Л. А. Перовскаго.

По смерти его, въ ноябрѣ того-же года, завѣдываніе симъ сооруженіемъ было возложено на главноуправлявшаго путями сообщенія и публичными зданіями, генералъ-адъютанта Чевкина.

Распоряженіе работами, по смерти Монферрана, было поручено инженеру путей сообщенія полковнику Евреинову.

Модель конной статуи Императора изготовлена профессоромъ академіи художествъ барономъ Клодтомъ; модели трехъ барельефовъ—профессоромъ Рамазановымъ; модели четвертаго барельефа и эмблематическихъ фигуръ, трофеевъ и орнаментовъ—академикомъ Залеманомъ.

Отливка конной статуи и двухъ барельефовъ исполнена барономъ Клодтомъ; отливка всѣхъ прочихъ бронзовыхъ частей памятника — с.-петербургскимъ гальванопластическимъ, бывшимъ Е. И. В. герцога Лейхтенбергскаго, заводомъ. Каменныя работы исполнены, по подряду,

Все сооруженіе окончено въ теченіе менѣе 3-хъ лѣтъ. Высота памятника 22 аршина. Открытіе онаго послѣдовало 25 іюня 1859 г.

6. Памятникъ тысячелѣтія Россіи

Въ 1862 г. исполнилось первое тысячелѣтіе историческаго существованія нашего отечества. Для проектированія памятника сему историческому событію былъ объявленъ конкурсъ, въ 1860 г.

Изъ числа 52-хъ соискателей, совѣтъ Императорской академіи художествъ удостоилъ 1-й преміи академика Микѣшина, котораго проектъ, исправленный по указаніямъ Вашего Императорскаго Величества, удостоенъ окончательнаго одобренія. Проектъ пьедестала составленъ профессоромъ академіи художествъ Боссе.

Мѣстомъ для постановки сего памятника избрана площадь въ Новгородскомъ кремлѣ, предъ Софійскимъ соборомъ.

Лѣтомъ того-же 1860 г., по расчисткѣ мѣста для памятника, былъ приготовленъ для него фундаментъ, возведены

временныя постройки, и доставлены, Ладожскимъ озеромъ и Волховомъ, глыбы сердобольскаго гранита.

Въ маѣ 1861 г. происходила закладка памятника.

Предположенные первоначально шесть отдѣльныхъ барельефовъ, на пьедесталѣ сего памятника, были замѣнены, по указанію Вашего Величества, однимъ сплошнымъ горельефомъ, коего модели, изъ 109 фигуръ, были изготовлены, подъ руководствомъ Микѣшина, художниками: Лаверецкимъ, Шредеромъ и Чижовымъ.

Памятникъ этотъ открытъ 26-го августа 1862 г. Высота онаго $7^1/_2$ саженъ.

7. Памятникъ Императрицѣ Екатеринѣ II.

Въ началѣ 1862 г. Ваше Императорское Величество благоволили заказать академику Микѣшину памятникъ Императрицѣ Екатеринѣ II, по модели одобренной Императорскою академіею художествъ. Бронзовая статуя сего памятника, вылитая на заводѣ Шопена, была поставлена въ саду Царскаго Села, предъ дворцомъ.

Извѣстясь объ этомъ, с.-петербургское городское общество всеподданнѣйше ходатайствовало о постановкѣ памятника Великой Императрицѣ въ С.-Петербургѣ, въ Александринскомъ скверѣ. — Ваше Императорское Величество благоволили удовлетворить это ходатайство. Составленіе рисунка новаго проекта было поручено тому-же академику Микѣшину, и новый проектъ удостоенъ Высочайшаго одобренія 4-го февраля 1865 г.

1-го іюня 1869 г. было приступлено къ работамъ; — 24 ноября того-же года происходила закладка сего памятника.

Каменныя работы произведены съ подряда, Балушкинымъ и Осетровымъ. Гранитъ, 3-хъ цвѣтовъ, добытъ изъ сердобольскихъ каменоломенъ. Монолиты, каждый до 3-хъ саж. длиною и не менѣе 4.000 пудовъ вѣсомъ, изготовлены такъ, чтобы всѣ бронзовыя части памятника могли быть соединены съ гранитомъ безъ посредства гвоздей, винтовъ и другихъ

металлическихъ скрѣпленій;—всѣ эти части соединены посредствомъ соотвѣтственныхъ выступовъ и гнѣздъ въ гранитѣ.

По исправленіи модели согласно указаніямъ Вашего Величества, было приступлено къ отливкѣ бронзовыхъ частей на заводѣ Когуна.

Сооруженіе памятника и устройство окружнаго сквера окончены осенью 1873 г. Памятникъ открытъ 24-го ноября того-же года. Высота памятника $6^1/_2$ саж.

Въ 1879 г., съ Высочайшаго разрѣшенія, возобновленъ садикъ вокругъ памятника и обнесенъ желѣзною рѣшеткою, протяженіемъ 195 саж., съ вензелевыми на 4-хъ воротахъ изображеніями имени Императрицы Екатерины II.

Возобновленіе сего садика исполнено чрезъ Императорское общество садоводства, которое приняло на себя и будущее содержаніе онаго, за ежегодно отпускаемую ему сумму, ассигнуемую по смѣтѣ министерства путей сообщенія.

VI. Учрежденія изъятыя изъ вѣдомства путей сообщенія.

Съ 19 февраля 1855 г. по 19 февраля 1880 г. изъято изъ вѣдомства путей сообщенія 5 учрежденій, именно: телеграфы, строительныя и дорожныя коммисіи, военно-рабочія роты, арестантскія роты гражданскаго вѣдомства и больницы при водяныхъ искусственныхъ системахъ.—Дѣятельность и состояніе каждаго изъ этихъ учрежденій, до передачи въ другое вѣдомство, изложены въ этомъ отдѣлѣ отчета.

1. Телеграфы.

До 1865 г. устройство и содержаніе телеграфовъ (съ 1834 г. оптическихъ, а съ 1841 г. и электрическихъ) состояли въ вѣдѣніи главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій.

Первоначально (до 1855 г.) пользованіе телеграфами допускалось только для правительственныхъ надобностей.

Первый электрическій телеграфъ былъ проведенъ въ 1841 г., изъ зимняго дворца въ главный штабъ;—въ 1842 г. такой-же телеграфъ проведенъ въ домъ главноуправляющаго путей сообщенія и публичныхъ зданій;—въ 1843 г. устроенъ электрическій телеграфъ вдоль Царскосельской желѣзной дороги; въ 1851 г.—между С.-Петербургомъ и Москвою.

До 1854 года телеграфная проволока укладывалась въ землѣ;—это удорожало и замедляло устройство и ремонтъ телеграфовъ.

Въ 1854 г. устроена первая воздушная, т. е. подвѣсная на столбахъ телеграфная линія, между С.-Петербургомъ и Варшавою, съ вѣтвію къ прусской границѣ, на Маріамполь. Эта линія сомкнута въ Варшавѣ съ устроенною прежде вдоль Варшаво-вѣнской желѣзной дороги.

Политическія обстоятельства потребовали соединенія телеграфною проволокою прибрежныхъ городовъ Балтійскаго и Чернаго морей; и къ 1-му января 1855 года были соединены телеграфомъ съ С.-Петербургомъ: Ревель, Рига, Гельсингфорсъ, Одесса, Николаевъ и Симферополь. На 5.077 верстахъ протяженія было положено 6.862 версты телеграфныхъ проводовъ и устроено 65 телеграфныхъ станцій.

15-го апрѣля 1855 г. Высочайше разрѣшено предоставить электрическіе телеграфы и въ частное пользованіе.

Сначала всѣ телеграфы состояли въ вѣдѣніи правленія I-го округа путей сообщенія; но съ развитіемъ телеграфныхъ линій, потребовалось учредить особое телеграфное управленіе,—сначала по Высочайше утвержденнымъ штатамъ 1860 г., а потомъ по усиленнымъ штатамъ 1862 г.

Въ 1863 году были подчинены главному управленію путей сообщенія также Амурскій и Кавказскій телеграфы.

Вслѣдствіе соединенія русской телеграфной сѣти съ заграничными, потребовалось заключить конвенціи съ иностранными правительствами;—такія конвенціи были заключены: въ 1854 г. съ прусскимъ правительствомъ, въ 1855 г. съ австрійскимъ, въ 1860 г. со шведскимъ и съ дунайскими княжествами.

Сродство телеграфной службы съ почтовою вызвало, въ 1864 году, Высочайшее повелѣніе о передачѣ телеграфнаго управленія въ завѣдываніе главноуправлявшаго почтовымъ департаментомъ. Эта передача состоялась по Высочайшему указу правительствующему сенату, отъ 17 декабря 1864 года.

Ко времени изъятія телеграфнаго управленія изъ вѣдѣнія министерства путей сообщенія имѣлось уже 28.064 версты телеграфныхъ линій, съ 47.615 верстами телеграфныхъ проводовъ и 268-ю телеграфными станціями.

---

2. Строительныя и дорожныя коммисіи.

По Высочайше утвержденному 29-го октября 1864 года, мнѣнію Государственнаго Совѣта, строительная и дорожная части были переданы въ министерство внутреннихъ дѣлъ. Къ этому времени состояло въ завѣдываніи губернскихъ строительныхъ и дорожныхъ коммисій, бывшихъ въ вѣдѣніи главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій:

домовъ:	каменныхъ	1.796
	деревянныхъ	1.718
	Итого	3.514
дорогъ:	почтовыхъ	60.559½ вер.
	торговыхъ	62.811¾ „
	военныхъ	52.613¾ „
	Итого	175.985 верстъ.

На этихъ дорогахъ имѣлось:

мостовъ и трубъ	60.825.
гатей, плотинъ и дамбъ	9.896.
переправъ	900.
станцій	754.
этапныхъ домовъ	1.517.

---

3. Военно-рабочія роты вѣдомства путей сообщенія.

Военно-рабочія роты путей сообщенія были сформированы въ 1843 г., взамѣнъ прежнихъ разнородныхъ командъ этого вѣдомства. Всѣхъ ротъ было 52, къ коимъ присоединены 8 рабочихъ ротъ грузинскаго инженернаго округа, перечисленныхъ изъ военнаго вѣдомства.

Этимъ ротамъ поручалось: содержаніе въ порядкѣ мостовъ, переправъ, шлюзовъ, пристаней, маяковъ, бечевниковъ, казенныхъ зданій и портовыхъ сооруженій; наблюденіе

за шоссейными дорогами, за судоходствомъ и сплавомъ, и содержаніе карауловъ у шоссейныхъ и шлюзныхъ заставъ.

Штатный составъ этихъ ротъ былъ опредѣленъ въ 10.682 рабочихъ, изъ коихъ 1.704 на Кавказѣ.

Въ декабрѣ 1860 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе замѣнять, по возможности, нижнихъ чиновъ рабочихъ ротъ (кромѣ кавказскихъ) вольнонаемными рабочими. Съ того времени число военныхъ нижнихъ чиновъ постоянно уменьшалось, по мѣрѣ увольненія ихъ въ безсрочный отпускъ и въ отставку.

По Высочайшему повелѣнію 30 мая 1878 года, военно-рабочія роты путей сообщенія, за исключеніемъ кавказскихъ, окончательно упразднены;—оставшіеся въ нихъ нижніе чины переданы въ военное вѣдомство.

Число вольнонаемныхъ рабочихъ вѣдомства путей сообщенія, соразмѣряемое нынѣ съ дѣйствительною надобностію, обыкновенно увеличивается лѣтомъ на 10% противу зимняго.

Всѣхъ рабочихъ состоитъ въ вѣдомствѣ путей сообщенія около 4.800 въ годъ; изъ нихъ 4.000 вольнонаемныхъ и до 800 военныхъ нижнихъ чиновъ на Кавказѣ. Такимъ образомъ, съ уничтоженіемъ обязательной службы, общее число рабочихъ значительно уменьшилось противъ опредѣленнаго штатомъ 3-го іюня 1843 года. Такое уменьшеніе численнаго состава даетъ возможность содержать рабочихъ съ меньшимъ обремененіемъ казны, хотя довольствіе каждаго вольнонаемнаго обходится значительно дороже довольствія военнослужащаго.

---

4. Арестантскія роты гражданскаго вѣдомства.

Въ связи съ передачею строительной и дорожной частей въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ, состоитъ передача тому-же министерству арестантскихъ ротъ, бывшихъ, съ 1845 г., въ вѣдѣніи губернскихъ строительныхъ коммисій.

Эти арестантскія роты были учреждены съ цѣлью исправленія порочныхъ людей, въ нихъ помѣщаемыхъ. Для занятія

сихъ людей, строительныя коммисіи употребляли ихъ на разныя работы, преимущественно по благоустройству городовъ.

Такихъ ротъ было, при передачѣ въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ, къ 1 января 1864 года: 25-ть ротъ и 8 полуротъ, расположенныхъ въ 32-хъ губернскихъ городахъ, изъ коихъ въ Кіевѣ было 2 роты. Въ этихъ ротахъ состояло:

штабъ и оберъ-офицеровъ	111
нижнихъ чиновъ	588
арестантовъ	4.355
Итого	5.054

Изъ числа 4.355 арестантовъ, было мастеровыхъ только 778.

На содержаніе всѣхъ ротъ и полуротъ расходовалось до 235.380 рублей въ годъ.

По Высочайше утвержденнымъ 2 іюля 1843 года штатамъ, положено было содержать въ округахъ путей сообщенія 5 больницъ, именно: 1) шлиссельбургскую, 2) тихвинскую, 3) маріинскую, 4) вышневолоцкую и 5) телеханскую. Затѣмъ въ 1848 году была открыта 6-я больница—соминская. 5. Больницы при водяныхъ искусственныхъ системахъ.

Эти больницы, устроенныя въ важнѣйшихъ пунктахъ искусственныхъ водяныхъ путей, весьма мало соотвѣтствовали своему назначенію.

31 декабря 1873 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе мнѣнія государственнаго совѣта, по представленію министра путей сообщенія, о передачѣ сихъ больницъ въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ, съ цѣлію сосредоточенія медицинской части гражданскаго вѣдомства въ одномъ управленіи.

Передача сія состоялась на Высочайше одобренныхъ 9-го декабря 1875 г. основаніяхъ.

VII. Учебныя заведенія.

I. Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора АЛЕКСАНДРА I.

Въ вѣдомствѣ путей сообщенія состояло, въ теченіе минувшихъ 25-ти лѣтъ, 4 рода учебныхъ заведеній: 1) институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, 2) строительное училище, 3) техническія желѣзнодорожныя училища и 4) бывшія кантонистскія школы.

Институтъ инженеровъ путей сообщенія, основанный въ 1809 г. для пополненія корпуса путей сообщенія строительными инженерами высшаго спеціальнаго образованія,—былъ въ 1823 году обращенъ въ закрытое учебное заведеніе, а въ 1849 г. преобразованъ въ инженерное военно-учебное заведеніе. Въ это заведеніе принимались воспитанниками исключительно потомственные дворяне, въ возрастѣ 11—13 лѣтъ.

По штату полагалось 250 воспитанниковъ, изъ коихъ: 150 казеннокоштныхъ, 30 пансіонеровъ отъ разныхъ лицъ и вѣдомствъ и 70 своекоштныхъ. Казеннокоштные были обязаны 6-тилѣтнею службою по выходѣ изъ института.

Преподаваніе подраздѣлялось на два курса: общій—изъ 5 классовъ и спеціальный—изъ 3 классовъ.

Выпускаемые изъ института получали, соотвѣтственно экзаменнымъ отмѣткамъ и поведенію, военные чины: поручика,

подпоручика и прапорщика. Слабѣйшіе получали гражданскіе чины 12-го и 14 классовъ.

На содержаніе института отпускалось изъ государственнаго казначейства ежегодно по 87.617 руб. 54 коп.; съ прибавленіемъ-же 33.250 руб., поступавшихъ за содержаніе пансіонеровъ, всего отпускалось на содержаніе института 120.867 руб. 34 коп.

Въ такомъ положеніи былъ институтъ къ 19-му февраля 1855 года.

7-го іюля 1856 года состоялось Высочайшее утвержденіе правилъ для желающихъ держать прямо выпускной экзаменъ.

19-го февраля 1859 г. возвышенъ возрастъ для пріема въ институтъ до 14—19 лѣтъ и уничтожены два низшіе класса.

Съ преобразованіемъ вѣдомства путей сообщенія изъ военнаго въ гражданское, и сему институту дано гражданское устройство, по Высочайше утвержденному 18-го іюля 1864 г. и донынѣ дѣйствующему положенію.

Въ силу сего положенія, институтъ признанъ вполнѣ открытымъ учебнымъ заведеніемъ, для всѣхъ сословій, съ неограниченнымъ числомъ учащихся, выдержавшихъ испытаніе въ гимназическомъ курсѣ. Преподаваніе подраздѣлено на 5 курсовъ. Учащіеся въ 3-хъ высшихъ курсахъ практикуются, въ теченіе лѣтнихъ каникулъ, на работахъ и изысканіяхъ, правительственныхъ и частныхъ, и въ геодезическихъ съемкахъ, нивеллировкахъ и геогностическихъ экскурсіяхъ въ окрестностяхъ С.-Петербурга.

Окончившіе полный институтскій курсъ получаютъ званіе „гражданскаго инженера", отличнѣйшіе—съ правомъ на чинъ коллежскаго секретаря, прочіе—съ правомъ на чинъ губернскаго секретаря.

Со введеніемъ этого положенія, число учащихся въ институтѣ стало быстро возрастать. Въ 1870 году потребовалось открыть параллельныя отдѣленія трехъ низшихъ

курсовъ. Съ 1871 года до сихъ поръ число учащихся въ институтѣ составляетъ до 600 человѣкъ ежегодно, хотя повѣрочное испытаніе вступающихъ производится строго ежегодно отстраняется отъ поступленія масса испытуемыхъ, слабѣе подготовленныхъ.

Институтъ снабженъ: библіотекою въ 26.000 томовъ, печатныхъ и рукописныхъ, относящихся къ спеціальности инженеровъ путей сообщенія; музеумомъ моделей примѣчательнѣйшихъ сооруженій; кабинетами: физическимъ, минералогическимъ и геодезическимъ; химическою лабораторіею, отстроенною въ 1876 г. и снабженною всѣми новѣйшими приспособленіями для одновременной работы 112-ти человѣкъ, при аудиторіи на 180 слушателей; и механическою лабораторіею, усиленною въ 1877 г. лучшими заграничными машинами и приборами, для точнаго испытанія крѣпости строительныхъ матеріаловъ въ большихъ образцахъ.

Къ 1-му января 1880 года въ институтѣ состояли:

директоръ	1
профессоровъ	7
преподавателей	28
репетиторовъ	6
должностныхъ лицъ	8

Конференція института состояла изъ предсѣдателя и 9-ти членовъ.

Изъ числа выпущенныхъ изъ института въ теченіе послѣднихъ 25-ти лѣтъ, удостоены при выпускахъ:

а) чинами: поручика	209	съ 1855 г. по 1874 г., всего 247 человѣкъ.
подпоручика	36	
прапорщика	2	
б) званіемъ гражданскаго инженера, съ правомъ на чины:		
коллежскаго секретаря	820	съ 1865 г. по 1879 г. включительно, всего 850 человѣкъ.
губернскаго секретаря	30	

Въ виду потребности открытія параллельныхъ отдѣленій въ институтѣ, съ 1870 года отпускаются на содержаніе онаго, по Высочайшему повелѣнію, ежегодно дополнительныя суммы, сверхъ опредѣленныхъ штатомъ. По выводу за послѣднія десять лѣтъ, средній расходъ на содержаніе института составлялъ по 140.000 руб. въ годъ.

Плата за посѣщеніе курсовъ составляла за тѣ-же 10 лѣтъ, среднимъ числомъ, по 11.400 руб. къ годъ.

9-го декабря 1874 года институтъ былъ осчастливленъ посѣщеніемъ Вашего Императорскаго Величества.

12-го декабря 1877 г., въ день сотой годовщины рожденія Императора Александра Благословеннаго, Ваше Императорское Величество соизволили даровать институту наименованіе „института Александра I-го“; а казеннымъ стипендіямъ—именованіе „Александровскихъ“.

Вслѣдствіе переполненія института учащимися свыше средствъ этого учебнаго заведенія, въ 1870 года, одновременно съ разрѣшеніемъ открытія параллельныхъ отдѣленій низшихъ курсовъ,—было Высочайше повелѣно пересмотрѣть положеніе объ институтѣ, и внести въ государственный совѣтъ представленіе о необходимыхъ измѣненіяхъ въ этомъ положеніи и штатахъ.

Съ того времени число желающихъ поступить и принятыхъ въ институтъ не уменьшалось;—напротивъ, чрезмѣрное увеличеніе учащихся неблагопріятно отражается на успѣшности преподаванія. Притомъ число выходящихъ ежегодно изъ института далеко превышаетъ потребности министерства путей сообщенія.

Въ виду сего и въ виду существованія въ настоящее время другихъ техническихъ учебныхъ заведеній, тоже образующихъ гражданскихъ инженеровъ,—3-го января сего 1880 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на преобразованіе нынѣшняго 5-ти курсового института въ 3-хъ-

курсовую строительно-инженерную академію, въ которую поступали-бы окончившіе курсъ въ другихъ высшихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ или въ физико-математическомъ факультетѣ университетовъ. Проектъ положенія и штатовъ этой академіи долженъ быть внесенъ на разсмотрѣніе государственнаго совѣта. Къ прекращенію пріема въ 2 низшіе курса нынѣшняго института уже приступлено. Полное преобразованіе института полагается осуществить въ 1882 году.

---

2. Строительное училище.

Строительное училище, учрежденное въ 1842 году изъ училищъ архитекторскаго и гражданскихъ инженеровъ, для образованія строителей всякихъ гражданскихъ сооруженій, —было въ 1855-мъ году закрытымъ учебнымъ заведеніемъ, въ составѣ 6-ти классовъ, изъ коихъ 3 общаго курса и 3 спеціальнаго. Воспитанники поступали въ возрастѣ 13—16 лѣтъ. Изъ 160 штатныхъ воспитанниковъ было: 32 казеннокоштныхъ, 106 пансіонеровъ губернскихъ и 22 своекоштныхъ и пансіонеровъ разныхъ вѣдомствъ.

Положеніе объ этомъ училищѣ было составлено по образцу военно-учебныхъ заведеній. Воспитанники имѣли кадетское обмундированіе, по образцу учебнаго морскаго рабочаго экипажа.

Училище состояло въ 1-мъ разрядѣ. Оканчивающимъ курсъ присвоивалось званіе архитекторскихъ помощниковъ X-го, XII-го и XIV-го классовъ.

Высочайшимъ повелѣніемъ 9-го мая 1857 г. возвышенъ пріемный возрастъ воспитанниковъ до 16-ти лѣтъ;—пріемъ въ это училище дозволенъ только для окончившихъ гимназическій курсъ;—соотвѣтственно сему уничтоженъ низшій классъ общаго курса, значительно усилены занятія рисованіемъ и архитектурнымъ черченіемъ, введено преподаваніе

строительной механики и увеличено число уроковъ строительнаго искусства.

27 іюня 1859 г., для поощренія окончившихъ курсъ къ занятію специальными науками, Высочайше утверждено положеніе о возведеніи въ званіе инженеръ - архитекторовъ тѣхъ воспитанниковъ, которые окажутъ отличныя познанія въ строительномъ искусствѣ.

30-го августа 1861 г. Высочайше утверждено положеніе объ экстернахъ этого училища, какъ начало преобразованія онаго въ открытое учебное заведеніе.

20-го іюня 1865 года, вслѣдствіе преобразованія всей строительной части гражданскаго вѣдомства, съ передачею оной въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ, Высочайше повелѣно передать въ это министерство и строительное училище.

Со времени учрежденія по день передачи сего училища въ министерство внутреннихъ дѣлъ, изъ него было выпущено 379 архитекторскихъ помощниковъ, именно:

Съ 1843 по 1854 годъ: по первому	разряду	108	всего
„ второму	„	75	183.
Съ 1855 по 1865 годъ: по первому	„	183	всего
„ второму	„	13	196.
		Итого .	. 379.

3. Техническія желѣзнодорожныя училища.

Для удовлетворительной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ необходимы, кромѣ спеціалистовъ - распорядителей и старшихъ исполнителей, еще *второстепенные* спеціалисты, исполнители въ подчиненныхъ техническихъ должностяхъ.

Для образованія такихъ второстепенныхъ техниковъ-исполнителей, предпринято, съ 1868 года, учрежденіе *техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ*.

Первое такое училище учреждено въ 1868 году, на основанiи Высочайше утвержденнаго 24-го января 1868 г. положенiя комитета министровъ, при мастерскихъ Орловско-грязской желѣзной дороги, въ Ельцѣ, подъ именемъ *Александровскаго*. Училище это подчинено министру путей сообщенiя.

Высочайше утвержденнымъ 27-го августа 1869 г. положенiемъ комитета министровъ—опредѣленъ общiй порядокъ открытiя техническихъ и ремесленныхъ училищъ.

3-го февраля 1870 года состоялось, на основанiи сего положенiя, соглашенiе министровъ путей сообщенiя и финансовъ о разрѣшенiи всѣмъ, гарантированнымъ правительствомъ, желѣзнодорожнымъ обществамъ отчислять ежегодно изъ валоваго дохода по 15-ти рублей на каждую версту протяженiя эксплоатируемыхъ ими дорогъ, — исключительно для устройства и содержанiя желѣзнодорожныхъ техническихъ училищъ.

Первыя два такiя училища, учрежденныя на счетъ упомянутаго поверстнаго 15-тирублеваго сбора, съ дополнительными частными пожертвованiями,—открыты въ маѣ 1874 года: въ Рославлѣ, при Орловско-витебской желѣзной дорогѣ, и въ Москвѣ, при желѣзныхъ дорогахъ Московско-рязанской и Ряжско-моршанской.

Съ 1877 г. учрежденiе таковыхъ училищъ пошло успѣшнѣе. Въ настоящее время ихъ имѣется 31, при разныхъ желѣзныхъ дорогахъ;—не считая Дельвиговскаго, учрежденнаго въ 1872 году въ Москвѣ, на основанiи Высочайше утвержденнаго 13-го марта 1872 года положенiя комитета министровъ, на счетъ пожертвованiй отъ разныхъ желѣзнодорожныхъ строителей и обществъ.

Всѣхъ учениковъ въ упомянутыхъ 31-мъ училищахъ обучается къ 19-му февраля 1880 года 2.200.

Для каждаго училища были утверждены временные уста-

вы, которые должны замѣниться нормальнымъ уставомъ, вырабатываемымъ нынѣ въ министерствѣ путей сообщенія на основаніи опыта.

Кромѣ 32-хъ (считая Дельвиговское) существующихъ техническо-желѣзнодорожныхъ училищъ, утверждены уставы еще для 7-ми.

Въ концѣ 1878 года состоялся при министерствѣ путей сообщенія первый съѣздъ представителей и преподавателей желѣзнодорожныхъ училищъ, для совѣщанія объ изданіи для нихъ нормальныхъ программъ обученія.

Въ августѣ 1879 года утверждены и опубликованы нормальныя программы сихъ училищъ, вмѣстѣ съ правилами пріемныхъ и переходныхъ испытаній и съ распредѣленіемъ учебныхъ занятій.

Полный курсъ обученія положенъ въ 6-ть лѣтъ, изъ коихъ 1 годъ — для приготовительнаго класса, 3 года для трехъ техническихъ классовъ и 2 года — для опытнаго ознакомленія со службою при желѣзныхъ дорогахъ или въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.

При каждомъ такомъ училищѣ полагается особая училищная мастерская, въ коей ученики низшихъ *техническихъ* классовъ обучаются практически указаннымъ программою ремесламъ. Ученики высшаго техническаго класса занимаются крупными работами въ общихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.

Пріемный возрастъ въ эти училища назначенъ: 13—16 лѣтъ для приготовительнаго и 14—18 лѣтъ для низшаго техническаго классовъ.

Учениками принимаются только русскіе подданные,—въ цѣляхъ замѣны иностранныхъ техниковъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Всѣ ученики обязаны одинаковою учебною платою, именно по 10 руб. въ годъ; но училищнымъ совѣтамъ предоставлено

право освобождать бѣднѣйшихъ отъ этой платы, не переходя за 15% общей суммы, причитающейся училищу со всѣхъ учениковъ.

Предметы обученія въ этихъ училищахъ слѣдующіе: законъ Божій, русскій языкъ, отечествовѣдѣніе (исторія и географія), ариѳметика съ начальною алгеброй, геометрія, чистописаніе, рисованіе, черченіе, физика съ телеграфіею, механика, желѣзнодорожное дѣло, технологія металловъ и дерева и практическое обученіе ремесламъ: столярному, слесарному и паровозосборочному.

Училища могутъ быть, соотвѣтственно средствамъ на содержаніе оныхъ: *полныя* и *неполныя*;—въ первыхъ проходятъ весь курсъ, опредѣленный нормальными программами для сихъ училищъ; а во вторыхъ имѣются лишь нѣкоторые классы, приписанные къ ближайшему полному училищу.

Каждое училище поручается „начальнику", избираемому правленіемъ подлежащаго желѣзнодорожнаго общества, съ утвержденія министра путей сообщенія; и при каждомъ-же имѣется „попечитель", избираемый и утверждаемый тѣмъ-же путемъ. Преподаватели училищъ выбираются чрезъ училищные совѣты и также подлежатъ утвержденію министромъ путей сообщенія. Утвержденіе попечителей, начальниковъ и преподавателей дѣлается по предварительномъ сношеніи съ попечителемъ мѣстнаго учебнаго округа министерства народнаго просвѣщенія и съ мѣстнымъ губернаторомъ.

Окончательное устройство техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ затруднено неопредѣленностію отношеній министерства путей сообщенія къ контролю и употребленію денежныхъ суммъ, отчисляемыхъ ежегодно для сихъ училищъ изъ валовыхъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ.

Окончательный порядокъ храненія, учета и употребленія этихъ суммъ установится лишь по опредѣленіи отношенія

къ нимъ министерства путей сообщенія;—этотъ важный вопросъ составляетъ нынѣ предметъ сношеній съ министромъ финансовъ.

Съ 1870 по 1880 г. на техническія желѣзнодорожныя училища должно было поступить поверстныхъ 15-тирублевыхъ отчисленій отъ желѣзныхъ дорогъ всего до 2.099.116 рублей;—изъ этой суммы еще не обращено по назначенію до 1.182.000 руб.

Сумма 15-тирублевыхъ поверстныхъ отчисленій должна составлять ежегодно не менѣе 302.232 руб. 75 коп.

Изъ этихъ цифръ видно, что по надлежащемъ обезпеченіи своевременнаго и правильнаго употребленія суммъ, предназначенныхъ для устройства и содержанія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, — будущность и дальнѣйшее развитіе сихъ училищъ окажутся несомнѣнно упроченными.

---

4. Бывшія кантонистскія школы вѣдомства путей сообщенія.

Для образованія писарей и кондукторовъ вѣдомства путей сообщенія были учреждены, въ разное время, при 5-ти округахъ путей сообщенія, школы *кантонистовъ*,—именно: въ Шлиссельбургѣ, Вытегрѣ, Вышнемъ-Волочкѣ, Лепелѣ и Телеханахъ (при Огинской системѣ).

Съ упраздненіемъ званія кантонистовъ, эти школы принято называть „кондукторскими", хотя въ нихъ, по прежнему, принимаются учениками только сыновья военныхъ нижнихъ чиновъ, преимущественно служившихъ и служащихъ въ вѣдомствѣ путей сообщенія; и хотя обученіе въ нихъ не имѣетъ никакого спеціальнаго характера, почти равняясь обученію въ общихъ начальныхъ школахъ министерства народнаго просвѣщенія.

Къ 19-му января 1880 года состоитъ въ этихъ 5-ти школахъ 228 учениковъ, въ возрастѣ отъ 11-ти до 19 лѣтъ.

На содержаніе сихъ школъ ассигнуется по 30.000 руб. въ годъ.

Въ настоящее время вырабатывается въ министерствѣ проектъ преобразованія сихъ школъ, соотвѣтственно спеціальнымъ потребностямъ вѣдомства путей сообщенія. Съ этою цѣлью, часть кредита, ассигнуемаго для содержанія сихъ школъ, полагается употребить на устройство при министерствѣ надлежащаго управленія учебными заведеніями, съ инспекціею; а на остальную часть — учредить, взамѣнъ 5-ти бывшихъ кантонистскихъ школъ, особое техническое училище, въ коемъ подготовлялись-бы для водяныхъ и шоссейныхъ путей такіе-же спеціальные второстепенные техники, какіе подготовляются для желѣзныхъ дорогъ техническими желѣзнодорожными училищами. Въ этихъ видахъ нынѣ постепенно прекращается пріемъ новыхъ учениковъ въ эти школы.

VIII. Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія.

25-го августа 1860 года, по всеподданнѣйшему докладу главноуправлявшаго путями сообщенія и публичными зданіями, послѣдовало Высочайшее повелѣніе: „увеличить съ „1-го сентября 1860 года жалованье оберъ-офицерамъ вѣ„домства путей сообщенія и, съ тѣмъ вмѣстѣ, положить на„чало для обезпеченія существованія въ отставкѣ заслужен„ныхъ офицеровъ и ихъ семействъ—учрежденіемъ эмери„тальной кассы, примѣнительно къ существующей кассѣ „горныхъ инженеровъ".—

Въ исполненіе сего, съ 1-го сентября 1860 года начато взиманіе въ пользу эмеритальной кассы по 6% въ годъ съ окладовъ содержанія всѣхъ оберъ-офицеровъ вѣдомства путей сообщенія, кромѣ уволенныхъ (на основаніи ст. 581 уст. путей сообщенія) къ частнымъ строительнымъ занятіямъ въ желѣзнодорожныхъ и другихъ частныхъ предпріятіяхъ. Съ генераловъ-же и штабъ-офицеровъ, которыхъ оклады не были тогда возвышены,—подлежащіе вычеты отнесены на счетъ государственнаго казначейства, кромѣ той лишь части

денежнаго ихъ довольствія, которая превышаетъ слѣдующіе имъ по чинамъ оклады. Съ уволенныхъ-же къ частнымъ занятіямъ инженеровъ обращено въ пользу кассы все, причитавшееся имъ, половинное жалованье по чинамъ, какое они получали тогда изъ казны.

Вслѣдствіе сего, къ 1-му января 1866 года имѣлось уже въ кассѣ 290.413 рублей, кромѣ вычетовъ съ чиновъ телеграфнаго корпуса, арестантскихъ ротъ и строительнаго училища (26.383 руб.), которые, по изъятіи означенныхъ учрежденій изъ вѣдомства путей сообщенія, переданы въ эмеритуру военно-сухопутнаго вѣдомства.

Положеніе объ эмеритальной кассѣ инженеровъ путей сообщенія Высочайше утверждено 4-го іюня 1868 года.

Съ 1871 года, за прекращеніемъ производства и обращенія въ эмеритальную кассу половиннаго казеннаго содержанія уволенныхъ къ частнымъ занятіямъ инженеровъ путей сообщенія, положено взимать съ нихъ, въ пользу эмеритальной кассы, по 12% съ окладовъ, соотвѣтствующихъ назначеннымъ по штату 31-го декабря 1870 года для штатныхъ инженеровъ, по ихъ чинамъ.

Вслѣдствіе осмотрительности разсчетовъ, положенныхъ въ основаніе эмеритальной кассы, уже съ 1872 года оказалась возможность увеличить оклады эмеритальныхъ пенсій и пособій на 50%. Измѣненное положеніе объ эмеритальной кассѣ Высочайше утверждено 9/21 мая 1876 г.

За 18 лѣтъ существованія сей кассы, именно съ 1860 по 1879 годъ, операціи оной выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

поступило въ кассу . . . . 2.192.192 р.

изъ нихъ употреблено:

на выдачу пенсій и пособій 186-ти пенсіонерамъ и 469-ти вдовамъ и сиротамъ . . 410.033 „

на канцелярскія; почтовые и другіе дѣлопроизводственные расходы . . . . 38.000 р.

448.033 р.

Въ остаткѣ . 1.744.166 р.

Всѣхъ пенсіонеровъ было къ 1-му января 1879 года:

отставныхъ. . . .	112.
вдовъ.	144.
сиротъ	244.
Итого .	500.

Сумма всѣхъ эмеритальныхъ пенсій составила за 1879 г., въ сложности, 94.777 рублей.

Капиталъ кассы составлялъ къ 1-му января 1880 г. до 1.800.000 рублей.

Печатано по распоряженію Министра путей сообщенія.

Типографія Министерства путей сообщенія.

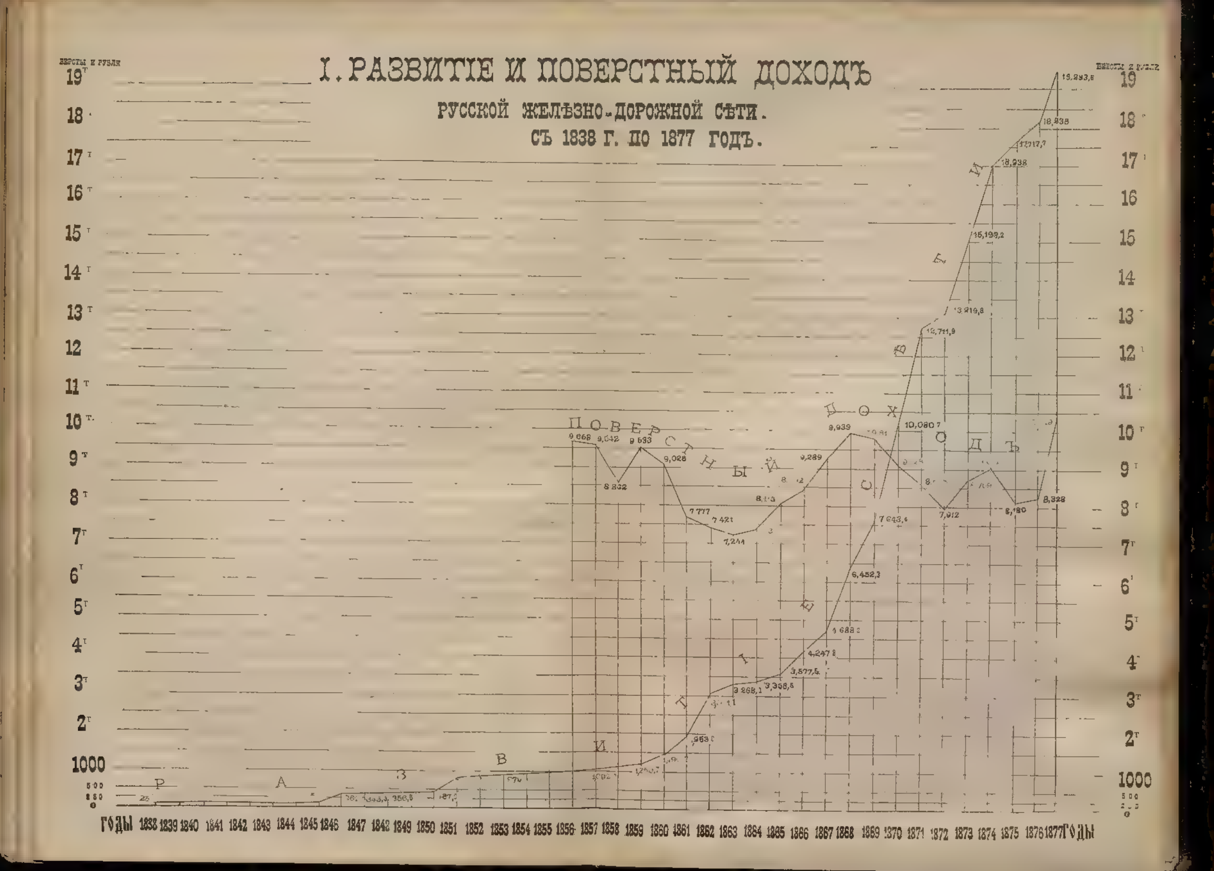
ОПЕЧАТКИ:

На стр. 69	въ строкѣ 7	снизу	*напечатано:* П. С.;	— *слѣдуетъ*:	путей сообщенія
„ „ 80	„ „ 7	„	„ 1874 г.;	„	1864 г.

I. РАЗВИТІЕ И ПОВЕРСТНЫЙ ДОХОДЪ

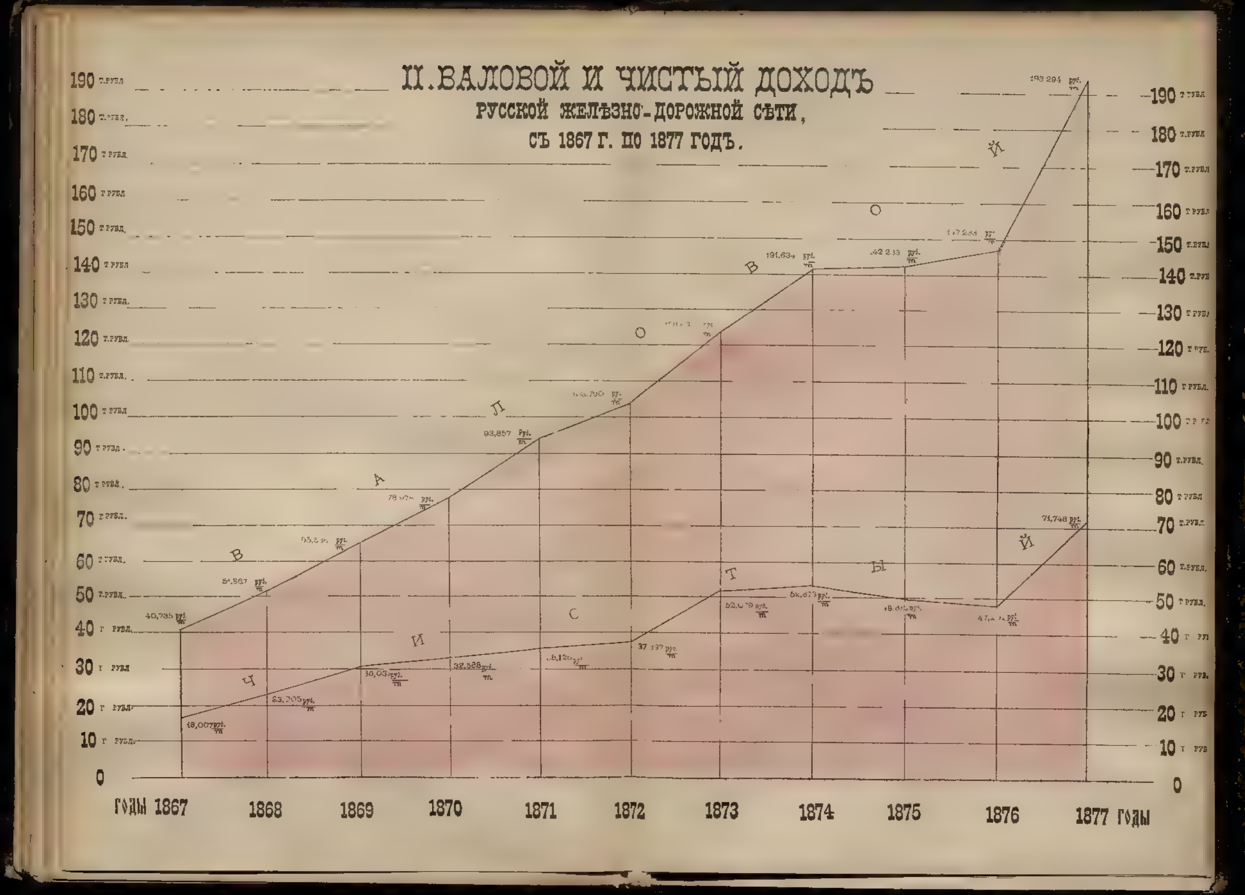
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНОЙ СѢТИ

СЪ 1838 Г. ПО 1877 ГОДЪ.


I. РАЗВИТІЕ И ПОВЕРСТНЫЙ ДОХОДЪ
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНОЙ СѢТИ.
СЪ 1838 Г. ПО 1877 ГОДЪ.
ВЕРСТЫ И РУБЛИ
ПОВЕРСТНЫЙ ДОХОДЪ
РАЗВИТІЕ СѢТИ
ГОДЫ
1838 1839 1840 1841 1842 1843 1844 1845 1846 1847 1848 1849 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877
19,293,6
18,838
17,717,7
16,938
15,199,2
13,219,8
12,711,9
10,080 7
9,939
9,668
9,542
9,533
9,028
9,289
8 832
8,328
8,180
7,912
7 717
7 421
7,244
7 643,4
6,452,3
4,247 8
3,577,5
3,358,5
3 268,1
1000

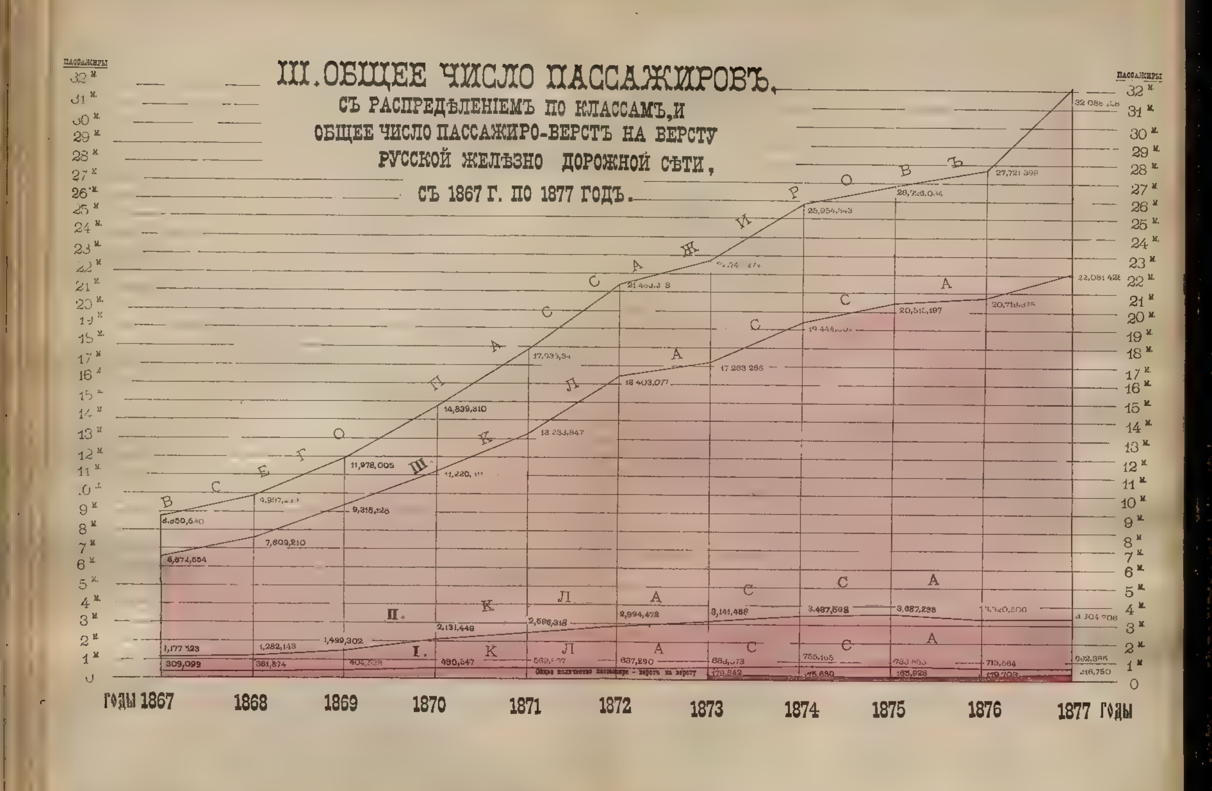
II. ВАЛОВОЙ И ЧИСТЫЙ ДОХОДЪ

РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНОЙ СѢТИ
СЪ 1867 Г. ПО 1877 ГОДЪ.


II. ВАЛОВОЙ И ЧИСТЫЙ ДОХОДЪ
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНОЙ СѢТИ,
СЪ 1867 Г. ПО 1877 ГОДЪ.
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
ГОДЫ 1867
1868
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877 ГОДЫ
40,735 руб.
93,857 руб.
32,528 руб.
71,748 руб.
В А Л О В О Й
Ч И С Т Ы Й

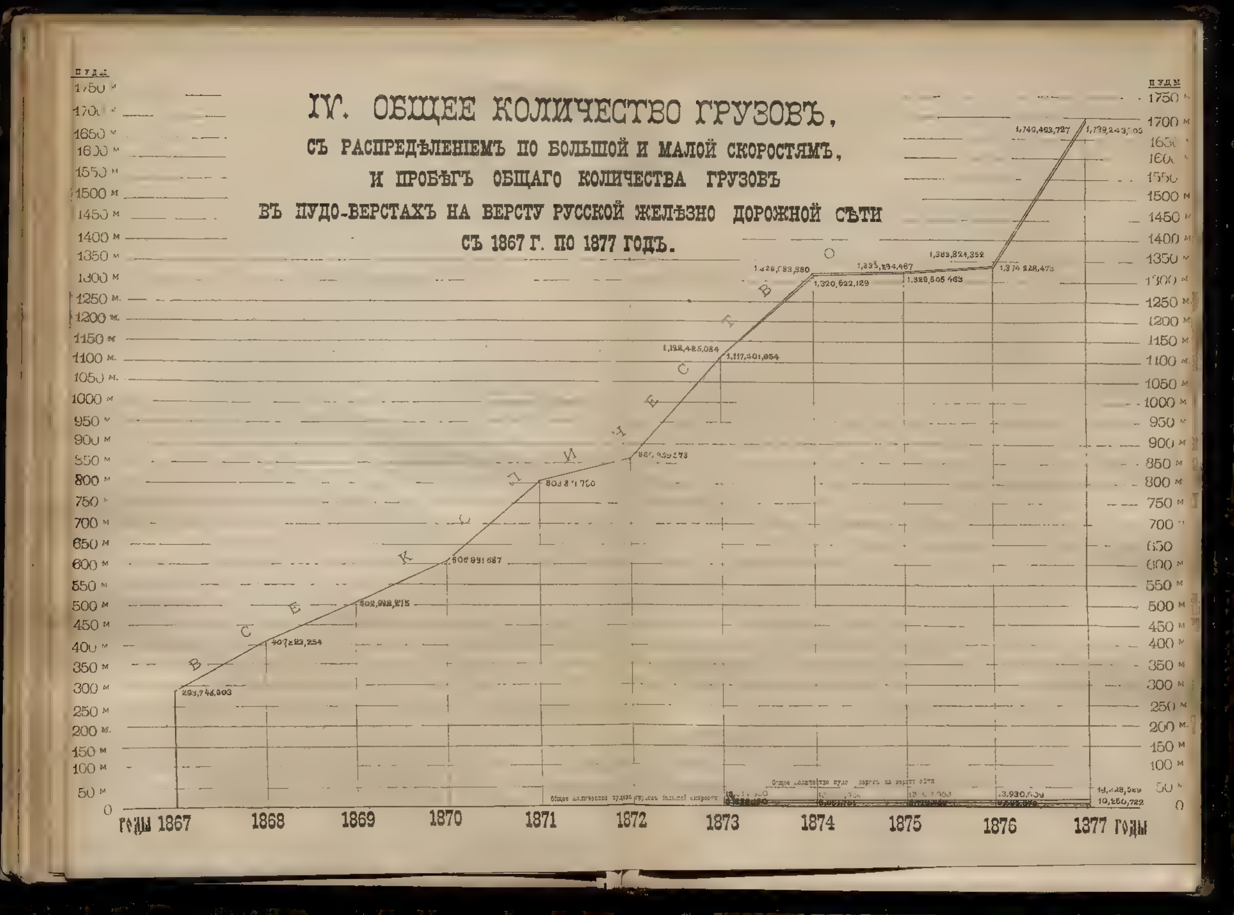
III. ОБЩЕЕ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВЪ,

СЪ РАСПРЕДѢЛЕНІЕМЪ ПО КЛАССАМЪ, И
ОБЩЕЕ ЧИСЛО ПАССАЖИРО-ВЕРСТЪ НА ВЕРСТУ
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНОЙ СѢТИ
СЪ 1867 Г. ПО 1877 ГОДЪ.


III. ОБЩЕЕ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВЪ,
СЪ РАСПРЕДѢЛЕНІЕМЪ ПО КЛАССАМЪ, И
ОБЩЕЕ ЧИСЛО ПАССАЖИРО-ВЕРСТЪ НА ВЕРСТУ
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО ДОРОЖНОЙ СѢТИ,
СЪ 1867 Г. ПО 1877 ГОДЪ.
ПАССАЖИРЫ
ВСЕГО ПАССАЖИРОВЪ
III КЛАССА
II. КЛАССА
I. КЛАССА
Общее количество пассажиро - верстъ на версту
11,978,005
14,839,810
7,609,210
9,318,228
13 283,847
16 403,077
17 263 266
25,954,543
27,721 398
20,515,197
22,081 428
1,282,143
1,499,302
2,131,448
2,586,318
2,994,472
3,141,486
3,487,598
3,687,298
309,099
381,874
490,547
637,290
713,684
992,386
179,842
165,928
216,750
ГОДЫ 1867
1868
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877 ГОДЫ

IV. ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВЪ,

СЪ РАСПРЕДѢЛЕНІЕМЪ ПО БОЛЬШОЙ И МАЛОЙ СКОРОСТЯМЪ,
И ПРОБѢГЪ ОБЩАГО КОЛИЧЕСТВА ГРУЗОВЪ
ВЪ ПУДО-ВЕРСТАХЪ НА ВЕРСТУ РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНОЙ СѢТИ
СЪ 1867 Г. ПО 1877 ГОДЪ.


IV. ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВЪ,
СЪ РАСПРЕДѢЛЕНІЕМЪ ПО БОЛЬШОЙ И МАЛОЙ СКОРОСТЯМЪ,
И ПРОБѢГЪ ОБЩАГО КОЛИЧЕСТВА ГРУЗОВЪ
ВЪ ПУДО-ВЕРСТАХЪ НА ВЕРСТУ РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНО ДОРОЖНОЙ СѢТИ
СЪ 1867 Г. ПО 1877 ГОДЪ.
ПУДЫ
ВСЕ КОЛИЧЕСТВО
293,748,903
407,223,254
502,992,215
606 991,687
1,320,622,129
1,335,594,467
1,328,505 465
1,383,824,352
1,374 228,473
1,749,493,727
10,250,722
ГОДЫ 1867
1868
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877 ГОДЫ

